"Блакитна Стежа": 20 лет на страже мира

7 стор.

НА ВАРТІ НЕБА УКРАЇНИ!

Крила України

Друкований орган Міністерства оборони України

www.krula.com.ua

№ 42 (653) 15 – 19 жовтня 2012 року

НОВИНИ / КОМЕНТАРІ / ДОЗВІЛЛЯ / СПОРТ

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРІ:

СКЛАДОВА БОЄГОТОВНОСТІ



Тренажерна підготовка – складова навчання курсантів

4 стор.



"В армії завжди все по-чесному: заслужив – подяку отримай"

6 стор.



"Широти" штурмана Побочного

8-9 стор.

На Івано-Франківщині літак Л-39 ПС ЗС України успішно здійснив аварійну посадку



Близько 11-ї години 18 жовтня на аеродромі 114-ї бригади тактичної авіації Повітряного командування "Захід" Повітряних Сил Збройних Сил України під час виконання планових польотів сталася авіаційна подія. Під час заходу на посадку у літака Л-39 відмовила ліва стійка шасі. Командир екіпажу прийняв рішення на виконання посадки на запасну ґрунтову злітно-посадкову смугу без шасі.

Після прибирання шасі екіпаж виконав перший захід для оцінки умов заходу на посадку на ґрунтову злітно-посадкову смугу без шасі. Завдяки вмілим та впевненим діям групи керівництва польотами та екіпажу літака під час другого заходу посадку було виконано без наслідків. Екіпаж ушкоджень не отримав, літак цілий. Наказом командувача Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-лейтенанта Юрія Байдака створено комісію з розслідування авіаподії.

Прес-центр Повітряних Сил.

ТРЕНУВАННЯ

Постраждалих на морі рятували вертольотом



На базі дислокованого на Херсонщині 11-го окремого полку армійської авіації триває підготовка визначеного особового складу до виконання миротворчої місії у Ліберії. Зокрема, екіпажі вертольотів Мі-8 тренуються у виконанні пошуково-рятувальних робіт над морем.

За словами начальника штабу 11-го полку армійської авіації підполковника Олександра Малькова, льотчики на практиці відпрацювали візуальний пошук рятувального човна та судна, що зазнало лиха, підняття на борт з водної поверхні умовних потерпілих за допомогою спускових пристроїв з подальшою медичною евакуацією.

– Головна мета тренувань, які проводяться над Дніпро-Бузьким лиманом, – удосконалити навички проведення пошуково-рятувальних робіт над водною поверхнею, – зазначив підполковник Олександр Мальков. – Льотчики повинні безпомилково визначити район пошуку та місцезнаходження потерпілих, забезпечити стабільний режим висіння над водною поверхнею під час роботи рятувальників.

Для наступної ротації 56-го вертолітного загону Збройних Сил України сил Місії ООН у Ліберії планується підготувати 5 екіпажів, здатних виконувати рятувально-пошукові роботи над водною поверхнею.

ПРАКТИЧНІ ЗАНЯТТЯ

Курсанти за важелями "Тунгусок"



У курсантів факультету Протиповітряної оборони Сухопутних військ Харківського університету Повітряних Сил імені Івана Кожедуба відбулися кількаденні заняття з практичного водіння базових машин.

Проводився захід на полігоні 92-ї окремої механізованої бригади, що в селищі Башкирівка. Під керівництвом начальника факультету кандидата військових наук, доцента полковника Сергія Ворошилова 29 четвертокурсників відпрацьовували навички у водінні зенітної самохідної установки 2С6 "Тунгуска".

Окрім водіння, курсанти відпрацювали навчальні питання з контрольного огляду самохідної установки 2С6 "Тунгуска", підготовки машини до експлуатації, займання місця механіка-водія та початкового положення органів керування, пуску двигуна без запуску силової установки та контролю за параметрами роботи системи базової машини.

За підсумками практичних занять, у кращу сторону були відмічені такі курсанти, як Дмитро Волошин, Олександр Насонов та Ігор Стрімко. Вони були заохочені начальником факультету.

– Під час цих занять я отримав необхідний практичний досвід, який обов'язково мені знадобиться в подальшому під час офіцерської служби, – розповів курсант Дмитро Волошин.

Дмитро Чалий.
м. Харків.

СПІВПРАЦЯ



У центрі уваги – кібернетична безпека

16-17 жовтня 2012 року у Києві, за участю заступника начальника Генерального штабу Збройних Сил України генерал-лейтенанта Григорія Саковського, відбулася робоча зустріч делегацій військ зв'язку Збройних Сил України та Італійської Республіки.

Українську делегацію на зустрічі очолював заступник начальника військ зв'язку ЗС України полковник Юрій Плуговий, делегацію військ зв'язку ЗС Італійської Республіки – керівник програми Defence Information Infrastructure (Захист інформаційної інфраструктури) генерал-майор Енріко Болонья.

Іноземних гостей було поінформовано щодо загальної структури Єдиної автоматизованої системи управління Збройних Сил України, перспектив створення системи супутникового зв'язку та стан кібернетичного захисту в ЗС України.

Італійські військові ознайомили українських колег із загальною характеристикою військ зв'язку, організацією та забезпеченням кібернетичної безпеки, організацією підготовки фахівців зв'язку у ЗС Італії.

Сторони також обговорили короткострокові та середньострокові плани щодо подальшого співробітництва між ЗС України й Італійської Республіки в галузі зв'язку та кібернетичної безпеки. Військові обох країн висловили зацікавленість у вирішенні питань, пов'язаних із захистом інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах від кібернетичних загроз.

КОНФЕРЕНЦІЯ

Робота на випередження

18 жовтня у Вінниці, в Командуванні Повітряних Сил Збройних Сил України, під головуванням начальника штабу – першого заступника командувача Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-майора Артура Артеменка проведено науково-практичну конференцію. Метою заходу стало визначення та обговорення проблемних питань застосування військових частин Повітряних Сил Збройних Сил України, питань управління та їх всебічного забезпечення за результатами проведення комплексу дослідницьких, експериментальних командно-штабних навчань з органами військового управління, військами та силами "Перспектива-2012".



У роботі конференції взяли участь керівний склад Командування Повітряних Сил, Повітряних командувань "Центр", "Південь", "Захід", представники Центру оперативно-тактичних досліджень Повітряних Сил.



За словами начальника штабу – першого заступника командувача Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-майора Артура Артеменка, в сьогоднішніх умовах зміна загроз національній безпеці держави, поява нових та удосконалення існуючих видів озброєння і військової техніки приводять до певних змін в формах та способах застосування Збройних Сил України і вимагають наукового обґрунтування підходів до вирішення проблемних питань бойового застосування Повітряних Сил, управління ними в ході операцій (бойових дій), пошуку раціональних форм та способів їх застосування. За таких умов, створення нової моделі Повітряних Сил, менших за чисельністю, але більш мобільних і ефективних, здатних адекватно реагувати на широкий спектр нових завдань, не можливе без проведення роботи на випередження.



– Попередні результати навчань "Перспектива-2012", – розповідає генерал-майор Артур Артеменко, – в ході яких органи військового управління та військові частини Повітряних Сил залучались до відпрацювання практично усіх визначених для них завдань в перспективній структурі Збройних Сил України, свідчать про наявність певних проблемних питань. Важливим сьогодні є пошук відповідей на запитання: якими за структурою та чисельністю повинні бути військові частини Повітряних Сил? Як їх готувати та застосувати у нових умовах? Сподіваюсь, що проведення заходу такого формату дозволить нам знайти відповіді на нагальні питання, зокрема щодо відповідності нової системи управління вимогам, які висуваються до неї на сучасному етапі розвитку Повітряних Сил. Водночас, обговорені в ході науково-практичної конференції питання оперативної та бойової підготовки військ, які дозволяють оцінити не тільки відповідність теоретичних розробок вимогам практики, допоможуть військовим частинам Повітряних Сил адаптуватися до змін в характері збройної боротьби, адекватно реагувати на сучасні загрози у воєнній сфері.

Сергій Фурдик.

ОГОЛОШЕННЯ

Командування Повітряних Сил Збройних Сил України оголошує конкурс на заміщення вакантних посад державних службовців:

спеціаліста 1 категорії організаційно-планової групи управління тилового забезпечення військової частини А1049;

спеціаліста 2 категорії відділу секретного документального забезпечення управління захисту інформації та криптології штабу військової частини А0215.

Вимоги до кандидатів:

наявність громадянства України;

знання чинного законодавства з питань державної служби, основ державного управління та права, правил ділового етикету, правил та норм охорони праці та протипожежного захисту, порядку підготовки проектів нормативних документів, інструкції з діловодства;

володіння державною мовою, знання основних принципів роботи комп'ютера, відповідних програмних засобів та володіння ними у режимі користувача;

для спеціаліста 1 категорії – повна вища освіта відповідного професійного спрямування за освітньо-кваліфікаційним рівнем магістра, спеціаліста; стаж роботи за фахом у державній службі на посаді спеціаліста 2 категорії або в інших сферах управління не менше 1 року;

для спеціаліста 2 категорії – повна або базова вища освіта відповідного професійного спрямування за освітньо-кваліфікаційним рівнем магістра, спеціаліста, бакалавра; стаж роботи за фахом на державній службі чи в інших сферах управління не менше 1 року.

Документи приймаються за адресою: 21007 м. Вінниця вул. Червоноармійська, 105, військова частина А0287.
Довідки за телефоном: (0432)-596-910.

ПОЗИЦІЯ

Президент наголошує на важливості модернізації ОПК

Розвиток і модернізація вітчизняного оборонно-промислового комплексу є важливою складовою реформування Збройних Сил України. Про це Президент України Віктор Янукович сказав під час наради з питань розвитку оборонно-промислового комплексу.





"Переоснащення наших Збройних Сил сучасним озброєнням, військовим обладнанням різних напрямків, модернізація армії, реформування ЗС України - все це потребуватиме нашої великої згуртованої роботи", - наголосив Глава держави.

У свою чергу, реформування оборонно-промислового комплексу України планується забезпечити на підставі всебічного аналізу технічних, технологічних і економічних особливостей кожного підприємства галузі.

"По кожному підприємству нам потрібно буде відпрацювати з вами окремі плани розвитку цих підприємств, можливо, їхньої реструктуризації... Планування, у першу чергу, оборонного замовлення", - сказав Віктор Янукович, звертаючись до учасників наради. Він підкреслив, що "оборонне замовлення - це наше майбутнє, це те, на що ми будемо орієнтуватись і з року в рік збільшуватимемо оборонне замовлення".

Президент України Віктор Янукович також додав, що за роки незалежності оборонно-промисловий комплекс України сильно постраждав, проте, завдяки закладеному раніше міцному фундаменту, а також колективам підприємств багато що вдалося зберегти, а в окремих випадках і розвинути.

НА ЗАСІДАННІ УРЯДУ

Микола Азаров: "У 2013 році Україна реалізує низку космічних проектів"

Уряд продовжує розвивати космічну галузь та авіабудування. На цьому наголосив Прем'єр-міністр України Микола Азаров під час засідання Кабінету Міністрів 17 жовтня 2012 року. Микола Азаров зазначив, що Україна поглиблює співробітництво у космічній сфері з багатьма державами світу - Росією, США, країнами ЄС, Південної Америки, Азії та Африки.

"Уряд прийняв цілу низку рішень щодо подальшого розвитку космічної діяльності. Це дозволить продовжити у 2013 році створення космічного ракетного комплексу "Циклон-4" та наземного комплексу на космодромі Алкантара в Бразилії", - сказав Прем'єр-міністр.

Крім того, за словами М.Азарова, продовжиться робота з реалізації таких знакових для країни проектів, як створення транспортного літака Ан-70, багатофункціонального ракетного комплексу "Сапсан", будівництво кораблів класу "корвет".

РАКЕТОБУДУВАННЯ

НАН України і КБ "Південне" співробітничатимуть у створенні ракетно-космічної техніки

10 жовтня 2012 року на розширеному засіданні Президії Національної академії наук України було підписано Генеральну угоду про науково-технічне співробітництво між НАН України та ДП "Конструкторське бюро "Південне" імені М.К.Янгеля" у сфері створення ракетно-космічної техніки. Про це повідомляє прес-служба ДКАУ.

Угоду підписали Президент НАН України, академік Б.Патон та Генеральний конструктор - Генеральний директор ДП "КБ "Південне" О. Дегтярьов. Також сторонами було підписано Перспективний план спільної науково-технічної діяльності.

Зазначені документи введено в дію спеціальною Постановою Президії НАН України від 10 жовтня 2012 року "Про розвиток співробітництва Національної академії наук України і Державного підприємства "КБ "Південне" ім. М.К.Янгеля".

ПЛАНИ

Третій цього року запуск за програмою "Морський старт" заплановано на грудень

Космічний апарат Eutelsat-70B, призначений для запуску за програмою "Морський старт", доставлено у базовий порт компанії Sea Launch AG Лонг-Бич (США). Про це повідомляє "Інтерфакс-АВН".

Після завершення підготовчих робіт супутник буде передано генеральному підряднику Sea Launch AG - компанії Energia Logistics Ltd., яка проведе його інтеграцію з українською ракетою-носієм "Зеніт-3SL".

Кампанія із запуску Eutelsat-70B розпочнеться наприкінці листопада поточного року з виходом командного судна Sea Launch Commander і пускової платформи Odyssey у точку старту в акваторії Тихого океану. Запуск Eutelsat-70B заплановано на грудень.

Космічний апарат Eutelsat-70B займе на геостаціонарній орбіті точку 70,5 град. східної довготи. Новий супутник замінить супутник Eutelsat-70A і буде використаний для підтримки широкого спектра послуг, включаючи державні послуги, широкосмуговий доступ, GSM-зв'язок і телемовлення в країнах Європи, Африки, Центральної та Південно-Східної Азії. Слід зазначити, що в 2012 році за програмою "Морський старт" вже виконано два пуски.



ЗАКОНОПРОЕКТИ

Запропоновано запровадити автоматичний перерахунок пенсій працюючим пенсіонерам

10 жовтня Кабінет Міністрів схвалив проект Закону "Про внесення змін до статті 42 Закону України "Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування". Проект акта розроблено Мінсоцполітики на виконання відповідних доручень Прем'єр-міністра України Миколи Азарова та Уряду. Про це повідомляє прес-служба Міністерства соціальної політики.

Законопроектом передбачається внести зміни до статті 42 Закону "Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування", зокрема, в частині осучаснення пенсій, які призначені в попередні роки, надати право Кабінету Міністрів України приймати рішення щодо підвищення розмірів пенсій, виходячи з фінансових можливостей бюджету Пенсійного фонду України.

Крім того, проектом акта передбачено запровадити автоматичний перерахунок пенсій працюючим пенсіонерам через кожні два роки роботи без додаткового звернення до органів Пенсійного фонду України з вибором найбільш вигідного варіанту.

Щорічно за перерахунком пенсій до органів Пенсійного фонду звертаються понад 600 тисяч працюючих пенсіонерів. Для перерахунку пенсій враховуються дані персоніфікованого обліку, тому додаткових документів надавати немає необхідності. Запровадження автоматизованого перерахунку дасть можливість щорічно, станом на 1 березня, проводити перерахунок всім, хто набув право на перерахунок, без звернення особи.

В той же час при набутті права на перерахунок після 1 березня пенсіонер зможе самостійно звернутися за проведенням такого перерахунку. Нагадаємо, що середній розмір пенсій з початку нинішнього року зріс на 15% - з 1246,34 грн. до 1438,30 грн. (станом на 1.10.2012 р.).

ПЕРСПЕКТИВИ

ХДАВП може одержати замовлення МНС і Міноборони

В 2013 році Харківське державне авіаційне виробниче підприємство може одержати контракти на будівництво транспортних літаків "Ан" для потреб МНС і Міністерства оборони України. Про це заявив заступник голови Харківської ОДА Андрій Моченков.



"Є доручення Президента України Віктора Януковича за підсумками його робочої поїздки до Харкова щодо того, щоб забезпечити ХДАВП контрактами. Мова йде про забезпечення МНС і Міноборони літаками "Ан", які виготовляє харківське підприємство. Ми сподіваємося, що в 2013 році це доручення буде виконано", - сказав А.Моченков.

Він також поінформував про співробітництво ХДАВП із російськими партнерами. "На сьогоднішній день харківський авіаційний завод має підписаний контракт із самарським підприємством Російської Федерації на виготовлення і поставку 5 літакокомплектів, з яких 2 одиниці відвантажено в першому півріччі 2012 року, інші 3 одиниці плануються поставити згідно із графіком до кінця поточного року", - зазначив А.Моченков.

За його словами, ХДАВП також виконує контракти для країн близького зарубіжжя та проводить переговори з потенційними замовниками щодо будівництва нових літаків.

РІШЕННЯ УРЯДУ

Створено Міжвідомчу комісію з авіабезпеки цивільної авіації

Кабінет Міністрів утворив Міжвідомчу комісію з авіаційної безпеки цивільної авіації. Як повідомляє департамент інформації та комунікацій з громадськістю Секретаріату КМУ, відповідну постанову № 938 Уряд прийняв 10 жовтня 2012 року.

Згідно з цим нормативно-правовим актом, утворюється Міжвідомча комісія з авіаційної безпеки цивільної авіації та затверджується положення про неї. Очолить Міжвідомчу комісію з авіаційної безпеки цивільної авіації Віце-прем'єр-міністр – Міністр інфраструктури.

Основними завданнями Комісії є сприяння забезпеченню координації діяльності центральних та місцевих органів виконавчої влади, інших установ та організацій, які беруть участь у виконанні Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації з питань захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, підготовка пропозицій щодо способів реалізації державної політики з питань авіаційної безпеки, проведення оцінки стану забезпечення авіаційної безпеки під час проектування нових та реконструкції діючих аеропортів.

Пропозиції та рекомендації Комісії можуть бути реалізовані шляхом прийняття Кабінетом Міністрів України рішення, проект якого вносить орган виконавчої влади у межах своїх повноважень.

Організаційне, інформаційне, матеріально-технічне забезпечення діяльності Комісії здійснюється Державіаслужбою.

Тренажерна підготовка – складова навчання курсантів

Повітряні Сили – це потужний та високотехнологічний вид Збройних Сил України. Ефективність бойового застосування підрозділів Повітряних Сил на сучасному етапі в першу чергу залежить від якісної організації і рівня бойової підготовки особового складу та ефективного функціонування системи підготовки кваліфікованих кадрів.

Стійких практичних навичок з експлуатації та володіння сучасними літальними апаратами, засобами протиповітряної оборони можливо досягти безпосереднім виконанням вправ згідно із курсами бойової підготовки на діючих зразках озброєння та військової техніки. Такий підхід дуже дієвий, але потребує значних ресурсних затрат. Саме тому на сучасному етапі розвитку системи бойової підготовки Повітряних Сил Збройних Сил України та підготовки курсантів Харківського університету Повітряних Сил значно зростає роль застосування тренажерних систем та комплексів, вдосконалення методики їх застосування. Про тренажерну підготовку курсантів видового навчального закладу розповідає ТВО начальника Харківського університету Повітряних Сил імені Івана Кожедуба полковник Андрій Алімпієв.



– Підготовка майбутнього офіцера має багатогранний характер, вимоги до рівня його підготовки, його компетентності визначаються низкою нормативних стандартів освіти. Але війська завжди оцінюють випускника, насамперед, по рівню володіння озброєнням та військовою технікою за призначенням.

Створення комплексних тренажерів, що дозволяють підготувати фахівця до застосування ОВТ в повному обсязі, є сферою високовартісних технологій. І дуже приємно, що незважаючи на існуючий рівень фінансування, темпи розробки та забезпечення військ та університету сучасними тренажерами, особливо авіаційними, зростають. В цьому питанні відчувається єдине розуміння та підтримка вищого керівництва ЗС України, командувача ПС ЗС України.

Черговим підтвердженням стало завершення комплексу заходів щодо розгортання та впровадження в навчальний процес Харківського університету ПС сучасного тренажера навчального літака Л-39.

– Андрію Миколайовичу, чим викликана необхідність створення ТКС-Л39, адже в університеті є тренажер літака Л-39?

– Попереднє покоління тренажерів літака Л-39 було створено у Чехословаччині на початку 80-х років минулого століття, і на сьогодні ці тренажери морально застаріли, а за показниками ресурсу вже перепрацювали декілька термінів служби.

У 2011 році був прийнятий на озброєння новий тренажер ТКС-Л39, створений львівським ТОВ "Маркет – Матс".

Це новітній навчально-тренувальний засіб, призначений для забезпечення ефективного навчання курсантів льотних навчальних закладів та підтримки навичок льотного складу з пілотування, навігації та елементів бойового застосування.

ТКС-Л39 є високоефективним автоматизованим навчально-тренувальним засобом. Він дозволяє відпрацьовувати 100% підготовчих вправ, не менше 85% вправ з пілотування, 75% вправ з бойового застосування та дій в особливих випадках польоту.

З метою якісного та компетентного забезпечення тренажерної підготовки курсантів на новому тренажері ТКС-Л39 відповідно до технічних умов представниками ТОВ "МАРКЕТ - МАТС" (м. Львів) на базі ХУПС у жовтні 2012 року було здійснено перенавчання 10 осіб льотно-інструкторського та інженерно-технічного складу льотного факультету. Вони успішно пройшли курс перенавчання, склали заліки та були допущені до експлуатації тренажера.

Враховуючи більшу функціональність нового тренажера ТКС-Л39, в університеті вдосконалено методику підготовки курсантів саме на ньому. Ця методика враховує збільшення тренажної підготовки курсантів до 30%, що організована в індивідуальному порядку відповідно до затверджених тижневих погодинних планів-графіків занять.

Організація та проведення роботи на тренажері передбачають усі елементи підготовки і проведення польотів на літаку. Напередодні занять, в години самостійної роботи, під керівництвом викладача проводиться попередня підготовка протягом 30 хв. Безпосередньо перед початком занять на тренажері проводиться наземна підготовка, а після кожного заняття і тренажу інструктор проводить розбір польотів і надає оцінку виконаного польотного завдання.

– Це вже не перший сучасний комплексний тренажер у навчальному закладі. Які практичні результати використання сучасного тренажера в процесі підготовки льотчиків?

– Так, у 2008 році було введено в дію учбово-тренувальний комплекс вертольота Мі-8МТВ (УТКВ Мі-8МТВ), що є сучасним вітчизняним комплексним пілотажним тренажером, розробленим і поставленим підприємством "НВО "АВІА" (м. Кременчук). По суті це – новий методологічний підхід до підготовки вертолітника, адже комплекс має:

навчальні класи для теоретичної підготовки, обладнані ПЕОМ з інтерактивним програмним комплексом теоретичної підготовки і контролю знань та спеціалізованими стендами функціональних систем;

процедурний тренажер для підготовки до виконання польотів на пілотажному тренажері;

комплексний пілотажний тренажер.

Слід відзначити, що використання УТКВ МІ-8МТВ дало суттєвий ефект. Викладачі констатують, що тренажер забезпечує ефективне та наочне проведення занять і самостійної підготовки з конструкції та льотної експлуатації вертольоту. Завдяки використанню інтерактивного програмного комплексу та електрифікованих стендів зростає якість та довговічність отриманих теоретичних знань та практичних навичок. На тренажері курсанти отримують практичні навички за всіма вправами курсу наземно-льотної підготовки, що особливо актуально при наявному випускному нальоті через стан справності та ресурсні показники парку вертольотів Мі-8МТ. Також курсанти отримують практичні навички щодо дій в особливих випадках в польоті, які на реальному вертольоті відпрацювати неможливо (відмова 2 двигунів, рульового гвинта, двигуна на зльоті та в режимі висіння та ін.). Нами підраховано, що використання тренажера скорочує на 2-4 години вивізну програму під час льотної практики у навчальній авіаційній бригаді.

Але основною оцінкою рівня підготовки випускника є служба в військах. В останні роки не було негативних відгуків з військових частин про наших випускників. Крім того, навіть в умовах мінімального нальоту, практично всі вони протягом року отримують необхідні допуски та направляються для проходження служби у складі миротворчих місій.

Підтвердженням якості підготовки також є наявність замовлень на підготовку іноземних фахівців. У минулому році в університеті здійснювалася підготовка офіцерів-вертолітників Збройних сил Туркменістану з використанням комплексного тренажера УТКВ Мі-8 МТВ, рівень підготовки був високо оцінений керівництвом цієї країни. Наявність сучасної тренажної бази надає можливість і надалі отримувати замовлення на підготовку іноземних фахівців.

– Отже, можна вважати, що Харківський університет ПС повністю забезпечений тренажерними комплексами?

– З метою вдосконалення навчально-виховного процесу та суттєвого покращення рівня практичної підготовки курсантів під загальним керівництвом заступника командувача ПС ЗС України з бойової підготовки – начальника управління бойової підготовки генерал-лейтенанта В.Сідаша в університеті відпрацьовано План вдосконалення системи функціонування, повсякденної діяльності та навчально-виховного процесу Харківського університету Повітряних Сил імені Івана Кожедуба на 2012-2014 роки. Він пройшов погодження у Командуванні ПС ЗС України, Генеральному штабі ЗС України та затверджений начальником Генерального штабу – Головнокомандувачем ЗС України.

Передбачено низку заходів щодо подальшого покращення рівня практичної підготовки курсантів та її матеріально-технічного забезпечення.

В першу чергу, це – створення Центру забезпечення навчального процесу ХУПС на базі навчальної авіаційної бригади, в якому кожен факультет буде мати відповідну навчальну матеріально-технічну базу, оснащену зразками ОВТ, що відповідають сьогоденню військ.

Крім того, в Центрі забезпечення навчального процесу ХУПС будуть створені тактичне поле, інженерне містечко, топографічний майданчик та вогнева штурмова смуга, парашутне (тренажне) містечко, сучасна навчально-спортивна база.

Передбачається забезпечення льотного факультету 2 комплексними тренажерами літака Л-39, комплексним тренажером літака МіГ-29, модернізація комплексного тренажера УТКВ Мі-8 МТВ з метою розширення його функціональних можливостей в напрямку бойового застосування. Буде модернізовано тренажер групи керівництва польотами "Віраж-Авіа".

– Андрію Миколайовичу, а як вирішуються питання тренажної підготовки фахівців інших, нельотних спеціальностей?

– В цілому, поєднання теорії та практики є головним у підготовці військових фахівців в університеті і реалізується через виконання вимог освітньо-кваліфікаційних характеристик в освітньо-професійних програмах, навчальних планах та навчальних програмах підготовки за спеціальностями та спеціалізаціями підготовки.

Система підготовки в університеті передбачає значний обсяг практичних заходів. Це і тактичні заняття, тренажерна підготовка, льотна практика фахівців льотного профілю та навчання з бойовою стрільбою фахівців ППО, тактико-спеціальні навчання, військові стажування. Проте, аналізуючи відгуки з військ, ми бачимо, що зміст, форми та забезпечення заходів практичної підготовки потребують вдосконалення.

На відміну від фахівців льотного профілю, тренажерна підготовка фахівців для зенітних ракетних військ, факультету РТВ та ППО Сухопутних військ, здійснюється на штатних зразках озброєння та військової техніки, робочі місця в яких обладнані відповідними імітаційними засобами. Техніка розташована на майданчику ОВТ, тренажі проходять по дві години щотижнево на 4-5 курсах.

Для підготовки фахівців ППО Сухопутних військ передбачається встановлення цілого комплексу тренажерного обладнання виробництва Науково-виробничого підприємства "Енергія 2000" (м. Київ). Це, в першу чергу, класи водіння гусеничної машини ГМ-352 (ЗСУ 2С6"Тунгуска") та багатоцільового тягача МТЛБ (БМ 9А35 "Стріла-10") і БАЗ-5937 на динамічній платформі. Також ми отримаємо класи вогневої (спеціальної) підготовки екіпажу ЗСУ 2С6 "Тунгуска", бойових розрахунків ЗРК "Стріла-10" та ЗРК "Оса", підготовки стрільців – зенітників ПЗРК "Ігла".

Фахівцями факультету зенітних ракетних військ та Наукового центру ПС розпочато виконання оперативного завдання щодо створення автоматизованих робочих місць для тренажерної підготовки на засобах ЗРК С300П.

Для фахівців РТВ проводиться робота щодо створення тренажерів для виявлення повітряних цілей, визначення координат цілей та видачі радіолокаційної інформації (радіолокаційний екстрактор, автоматизовані робочі місця осіб обслуг КЗА, класні варіанти сучасних радіолокаційних станцій 5Н84А, П-18МА, тренажери, які забезпечують підготовку курсантів до роботи на сучасних автоматизованих системах (АС ЗОІ, "Ореанда-РТВ").

Реалізація Плану вдосконалення системи функціонування, повсякденної діяльності та навчально-виховного процесу Харківського університету Повітряних Сил імені Івана Кожедуба на період 2012-2014 років дозволить створити сучасну навчально-матеріальну базу університету, забезпечити якісно новий рівень тренажерної підготовки курсантів та рівень володіння практичними навичками за призначенням в цілому.

– Спасибі за розмову. Бажаю Вам, щоб всі плани покращання навчально-матеріальної бази були реалізовані.

Бесіду вів Віктор Гедз.
"Крила України".

ТВОРЧІ ПРОЕКТИ

В ім’я справжнього мистецтва

Погожої осінньої днини у сквері біля 42-го Гарнізонного будинку офіцерів, що у Старокостянтинові на Хмельниччині, було напрочуд людно. Дрібними групками і цілими колективами, поодинці та всією родиною мешканці невеликого містечка прямували на зустріч з Його величністю Мистецтвом. Як спраглі жителі пустелі до водопою, так, здавалося, звідусіль сходяться містяни до “центру культури і творчості”, як вже здавна, за звичкою, називають 42-й ГБО.

Цього дня навіть у повітрі навколо Будинку офіцерів витав дух загадковості та краси. У призначений час двері будівлі широко відчинилися для усіх, хто небайдужий до прекрасного, – у великій, але затишній залі на глядачів із нетерпінням чекали безпосередні винуватці події та численний колектив організаторів. Заграли урочисті фанфари, відкрилися куліси – і закадровий чарівний голос повів присутніх таємничими дорогами мистецтва.

Так розпочався ще один масштабний спільний проект 42-го Гарнізонного будинку офіцерів та творчого тандему старокостянтинівських митців – талановитої поетеси, кавалера ордена княгині Ольги Оксани Радушинської та композитора Олега Круторогого. Вечір з нагоди десятиріччя творчої співпраці майстрів слова й музики із загадковою назвою “Осінній усміх таїни” зібрав більше тисячі глядачів – родин військовослужбовців, керівників підрозділів виховної роботи та працівників бібліотек гарнізону, творчу інтелігенцію міста, рідних та друзів Оксани й Олега.

Відкрився творчий вечір першим спільним музичним дітищем ювілярів: у виконанні артистів 42-го ГБО – молодої талановитої солістки народного аматорського гурту естрадної пісні “2+3” Ірини Шликової та шоу-балету “Блек Денс” – прозвучала осіння лірично-мрійлива пісня “Чотири дні”. Саме з неї розпочалася на той час ще “заочна”, але вже багатообіцяюча співпраця поетеси та композитора. І пішло-поїхало... Одна за одною, у творчому нестримному пориві народжувалися поезії й мелодії. Їх за десять років створили більше трьох десятків, а з нагоди ювілею піснярі вирішили презентувати свої доробки широкому загалу.

Твори митців виконували не тільки місцеві артисти, а й іменитї майстри сцени з обласного центру. Серед них – співачки Наталя Кирилішина, Діана Середюк, Інеса Ножка, Наталя Каськова, Артем Ромасюков, Степан Тимчишак, фольклорний колектив “Подоляночка”, народний аматорський гурт “Берегиня”, артисти обласного театру ляльок “Дивень” Лідія та Сергій Корницькі та інші. Хореографічний супровід вечору забезпечили одразу кілька відомих колективів, серед яких шоу-балет “Блек Денс” 42-го ГБО, ансамбль спортивно-бального танцю “Твіст”, зразковий художній танцювальний колектив “Арабеск”.

Окремий розділ у спільній творчості Оксани та Олега був присвячений дітям, а тому і виконували ці твори наймолодші учасники заходу: Дарина Ільницька, Олександр Дасюк, Денис Грищук, син композитора Андрій Круторогий та племінниця поетеси Марина Радушинська.

Самі винуватці свята із задоволенням розповідали своїм шанувальникам історію створення кожної мелодії. Крім того, Олег Круторогий з великим задоволенням виконував свої пісні, а Оксана Радушинська читала свої вірші. Вірші Оксани Петрівни мали за честь декламувати Володимир Нагнибіда, Леся Храбровська, Денис Монастирський, Сергій Грищук.



Не обійшлося і без урочистих привітань та подарунків. Серед гостей заходу, котрі висловили ювілярам свою шану й побажання, були міський голова Микола Мельничук, начальник відділу культури і туризму райдержадміністрації Анжеліка Дмитрашко, знаний композитор Михайло Люшня, котрий понад сорок років стояв на чолі обласного відділення Національної всеукраїнської музичної спілки композиторів, гуморист Іван Пустовий, відмінник освіти України Борис Лободюк, начальник відділу зв’язків з громадськістю управління МВС України у Хмельницькій області Інна Глега, голова Подільського молодіжного культурного об’єднання “У майбутнє через культуру” Денис Монастирський, голова районної організації воїнів-інтернаціоналістів Віктор Перепічка, а також близькі друзі й родичі Оксани та Олега.

Завершився творчий вечір бурхливими, щедрими оплесками глядачів під блискіт кольорового конфетті та святкових феєрверків. Урочисто-святковий настрій, вдало підібрані декорації та яскраві світлоефекти, відмінне звучання і висока технічна організованість разом із надзвичайно витонченими поетичними рядками та хвилюючими мелодіями створювали атмосферу особливої теплоти та затишку. За цими таємничо красивими сценічними постановками стоїть копітка праця великої команди професіоналів, зокрема творчого та технічного колективу 42-го ГБО: Сергія Чеплакова, Ірини Шликової, Анастасії Браун, Марії Осмолян, Зої Макарчук, Нелі Шутової, Василя Малeнчука. Такі люди – величезне надбання для військової культури, бо, напевне, немає завдань у творчій царині, які були б не під силу працівникам Будинку офіцерів. Їх уміння застосовувати новітні технічні засоби і творчі підходи дозволяють проводити у невеличкому місті Старокостянтинові заходи, гідні державного рівня.

Варто зазначити, що ті, кому не пощастило потрапити на творчий вечір, матимуть змогу побачити його в ефірі Хмельницької обласної державної телерадіокомпанії “Поділля-Центр”, а також на інтернет-сторінці 42-го Гарнізонного будинку офіцерів.

Поезія – це музика слів, котру чують своїми серцями обрані люди. Музика – це поезія звуків, яку до снаги розшифрувати не кожному. А коли цих дві музи об’єднуються – народжується пісня. Від себе особисто бажаю ювілярам і надалі примножувати поетично-пісенні багатства нашого краю в ім’я справжнього мистецтва – сучасного, корисного і так нагально потрібного нашому суспільству.

Євген Блискун.
Фото Петра Радушинського.

СПІВПРАЦЯ

Харківські авіатори зустрілися з представниками НАТО



У Харківському університеті Повітряних Сил імені Івана Кожедуба відбулася дводенна зустріч особового складу навчального закладу з представниками Стратегічного командування НАТО з трансформації (СК-Т НАТО).

З офіційним візитом на Харківщині перебував помічник начальника штабу з планування СК-Т НАТО генерал-майор Джон Лілланд, офіцер-напрямківець на Україну відділу спеціальних відносин управління військового співробітництва стратегічних командувань НАТО підполковник Вілма Вайчелюне, офіцер зв’язку Офісу НАТО в Україні капітан 1 рангу Димитр Іллієв та інші.



Основна мета їхнього візиту полягала у підвищенні рівня поінформованості курсантів, слухачів та науково-педагогічних працівників університету щодо військової структури та завдань НАТО на сучасному етапі розвитку, розуміння процесів та стану військового співробітництва Збройних Сил України та НАТО.

Відтак, під час виступів гостей були розглянуті питання, які головним чином стосувалися досвіду НАТО щодо проведення операцій тактичного рівня в Афганістані, політики НАТО щодо країн-партнерів та військового співробітництва між Україною та НАТО.

Дмитро Чалий. м. Харків.
Фото автора.

НА ПОКРОВУ...

Літературно-мистецьке свято “Козацькі Клейноди”



З нагоди свята Покрови Пресвятої Богородиці та Українського козацтва в клубі окремого полку зв’язку Повітряних Сил Збройних Сил України, де командиром підполковник Дмитро Задворнов, пройшло літературно-мистецьке свято “Козацькі Клейноди” за участю представників козацтва та митців Вінниччини.

– Козак - це патріот, - виступаючи перед присутніми, зазначив кошовий отаман козацького полку імені Івана Богуна Олександр Бугай,- приклад мудрості та військової відваги. У періоди іноземних посягань вони першими вставали на захист народу та віри.

Під оплески військовослужбовців та членів їх сімей поетеса Жанна Дмитренко прочитала авторські вірші про козацькі часи, про людей, імена яких і понині відомі кожному українцю.

Також цього дня заслужений майстер народної творчості Василь Слободянюк відкрив у залі клубу персональну художню виставку, приурочену козацтву. Історія, культура та традиції України - улюблена тема майстра, про що пересвідчилися воїни-зв’язківці, оглядаючи роботи.

В свою чергу, піснями та віршами привітали гостей зі святом військовослужбовці контрактної служби Лілія Шумейко та Леся Дудник, вихованці художнього читального гуртка полку зв’язку, лауреати Всеукраїнських конкурсів Дмитро Кирницький та Аня Постова.

Руслан Лінник

"В армії завжди все по-чесному: заслужив – подяку отримай"

Нещодавно командування 3-го окремого полку армійської авіації Сухопутних військ ЗС України познайомило учнів бродівських загальноосвітніх закладів з буднями вертолітників, влаштувавши екскурсію на аеродром полку. На летовищі якраз проходила чергова льотна зміна, тож старшокласники подивились на бойові машини в дії. Школярі не тільки поспілкувалися із екіпажами бойових та транспортних вертольотів, але й відчули себе в ролі пілотів гвинтокрилих машин. Допомогли їм у цьому досвідчені офіцери-вертолітники, неодноразові учасники миротворчих місій у Ліберії та Сьєрра-Леоне командир ланки майор Едуард Загурський та начальник штабу ескадрильї майор Олег Старченко.



"Наша бойова техніка унікальна у своєму класі, – розповідає дітлахам майор Едуард Загурський, – це ударний вертоліт Мі-24 і багатоцільовий вертоліт Мі-8. Обидві моделі були розроблені та прийняті на озброєння у радянські часи, однак вони досі займають провідні позиції серед військових гвинтокрилих машин. А вертоліт Мі-8, до слова, став ще й наймасовішим двовигунним вертольотом у історії військової



авіації. Мі-24 призначений для підвищення мобільності підрозділів сухопутних військ та забезпечення їх вогневою підтримкою на полі бою. Вертоліт здатний знищити танки, бронетранспортери, бойові машини піхоти, живу силу противника та багато іншого. Окрім того, він може доставити в тил ворога десант з вісьми військовослужбовців чи забрати на борт чотирьох поранених. Також ця бойова машина може з повітря заміновувати наземні ділянки та робити чимало інших корисних справ: проводити повітряну розвідку, розшукувати та евакуйовувати поранених та хворих, доставляти вантажі в кабіні та на зовнішній підвісці. Вертоліт добре захищений від озброєння противника. Наприклад, навіть скло кабіни здатно витримати пряме влучання крупнокаліберного кулемета".

Майже всі школярі зробили собі фото на згадку за штурвалом Мі-24. Серед них – і дві дівчинки. Спершу сідати в кабіну вертольота вони не хотіли. Казали: "Страшно!" Але згодом такі всілися в крісла пілотів. "Спочатку було трохи моторошно, але військові розповіли, що в їхньому полку служать дві жінки-пілоти, тож я подумала – якщо вони літають, то і я можу принаймні посидіти в кабіні, - каже одинадцятикласниця Юлія. - Вражає величезна кількість приладів та різноманітних перемикачів. Напевно, треба багато тренуватися, щоб потім швидко і правильно керувати вертольотом. Приємно, що жінки з цим справляються".

Упродовж декількох годин бойові пілоти детально ознайомили школярів із будовою та озброєнням бойових машин, розповіли про роботу наземних служб аеродрому. Ну й, звичайно, надали можливість будь-кому із хлопців та дівчат зробити фотографію у пілотському кріслі.

"Про армію ми знаємо небагато, - ділиться враженнями школяр Василь, - в основному про військову службу нам розповідають друзі, які повертаються додому після служби у війську. Також про армійські порядки ми можемо довідатись на уроці "Захист Вітчизни". Цей предмет хлопці люблять. У нас в школі є ще військово-патріотичний гурток "Гарт". За правду кажуть – краще один раз побачити, ніж сто разів почути. Аеродром та військові, які тут служать, нас сильно вразили. Видно, що всі тут – професіонали. Чітко і спокійно роблять свою справу. Також ми побачили, що для виконання польотів треба, щоб багато людей на землі працювали злагоджено і швидко".

Також пілоти розповіли учням про участь авіаторів у миротворчих операціях по всьому світу. "За останні роки військовослужбовці полку з Бродів встигли побувати в Ліберії, Іраку, Сьєрра-Леоне, Лівані та колишній Югославії, - розповів заступник командира полку з виховної роботи підполковник Михайло Шур. За роки участі в миротворчих операціях наші військові здобули авторитет і повагу з боку іноземних колег, вдосконалили свої бойові навички і сприяли встановленню миру і спокою в гарячих точках планети".

"Не щодня нинішній молоді випадає нагода відвідати військову частину, а тим більше – оглянути бойові вертольоти, – відзначив викладач предмету "Основи захисту Вітчизни" Валентин Матвійчук. – Ще для своїх вихованців ми підготували невеликий сюрприз. Прямо на аеродромі з рук військових найкращі школярі одержали грамоти за сумлінність в опануванні захисту Вітчизни від Друкованого органу Міністерства оборони "Крила України". Нагорода невелика, але учням було дуже приємно. На уроках я їм часто кажу – в армії завжди все по-чесному: заслужив – подяку отримай".

Подібні дні відкритих дверей не минають безслідно. "За останні роки намітилась тенденція збільшення кількості хлопців, які після завершення школи йдуть до війська на строкову військову службу, або вступають на навчання до військових навчальних закладів. Зокрема, лише цього року успішно склали вступні іспити до Харківського університету Повітряних Сил імені Івана Кожедуба близько 10 юних бродівчан, - розповів згодом на "круглому столі" за участю представників районної державної адміністрації, районної та міської рад, командного складу військових частин гарнізону районний військовий комісар підполковник Леонід Кучкуда. - Добре укомплектовані контрактниками і військові частини гарнізону. Зокрема, в полку армійської авіації на 95 відсотків штатних посад призначені військовослужбовці служби за контрактом. Колись вертолітники були раді будь-якому охочому служити. Зараз вже можна говорити про суворий відбір кандидатів, бо охочих вдягнути військову форму більше, ніж посад".



Тимчасово виконуючий обов'язки командира полку підполковник Євген Бородулін підкреслив, що така ситуація обумовлена, насамперед, покращенням соціального захисту авіаторів. Загалом військові частини в районі можна назвати містоутворюючими структурами. Представники місцевої влади підкреслюють – вони другі за кількістю сплачених податків в місцеві бюджети.

Однак є чимало гострих питань, які потребують якнайскоршого розв'язання. Здебільшого вони стосуються нерухомості військового відомства в регіоні. Військові та їхні родини живуть у будинках, які вже давно потребують ремонту. Міська влада готова взяти їх на свій баланс та обслуговувати, але не може цього зробити, бо законодавство дозволяє приймати на баланс лише ті будинки, де проведений капітальний ремонт. В квартирно-експлуатаційній службі підрахували – для цього треба близько 22 мільйонів гривень. Таких коштів наразі нема. Є також декілька колишніх військових об'єктів, які Міністерством оборони вже не використовуються за призначенням. Представники місцевої влади зазначають: є підприємці, готові купити або орендувати у військового відомства ці землі та будівлі, але на місцевому рівні вирішити ці питання неможливо.

Після завершення "круглого столу" учасники акції перемістилися до районного народного дому, де на них очікувала підготовлена військовими двогодинна концертна програма. Перед майбутніми призовниками, військовослужбовцями гарнізону, представниками влади, громадськості та простими бродівчанами виступили талановиті військовослужбовці Академії Сухопутних військ імені гетьмана Петра Сагайдачного та творчий колектив Будинку офіцерів міста Львова. У програмі прозвучали твори бардівської пісні у виконанні старшого лейтенанта Івана Шерстюка. Українські естрадні шлягери співала учасниця телепроекту "Х-фактор" курсант третього курсу Вікторія Нечитайло. Показовий виступ з рукопашного бою продемонстрували призери міжнародних змагань курсанти факультету аеромобільних військ та розвідки. Ну а "родзинкою" програми став виступ славетного бродівчанина народного артиста України Мар'яна Васильовича Шуневича. Багаторічний учасник легендарного етногурту "Ватра" порадував глядачів виконанням відомих українських композицій.



"Завжди із задоволенням беру участь в заходах за участю військових, – підкреслив Мар'ян Васильович, – а на малій Батьківщині виступати вдвічі приємніше. Люди в погонах – дуже вдячна публіка. Та й мені не уперше виступати перед військовослужбовцями. Свого часу у складі вокально-інструментального гурту "Ватра" я виступав перед радянськими воїнами у Афганістані. Ще тоді помітив із яким нетерпінням чекають наших концертів солдати та офіцери, які ведуть бойові дії. Було навіть таке, що один із солдатів, щоби потрапити на наш виступ пройшов крізь мінне поле. Адже навіть на війні людська душа тягнеться до усього того, що може їй дати мистецтво і гарна пісня. Можливо й зараз варто було б відновити практику живого спілкування митців та українських воїнів. Адже розвиток війська не можливий без духовного розвитку. Мені особисто хотілося б виступити перед нашими миротворцями, які виконують важливу місію за кордоном. У власних піснях принести їм частинку України. Упевнений, що подібну ініціативу підтримало б багато інших виконавців, письменників та поетів".

Військові до такої пропозиції ставляться дуже позитивно. "Поруч з нами в місіях служать військовослужбовці багатьох країн світу, - розповідають вертолітники, - є представники більш розвинених країн, а є і військові з бідніших держав. Але до усіх них в день їхньої незалежності з Батьківщини обов'язково прилітає літак з артистами з рідної землі. Вони створюють для своїх військових справжнє свято. Потім військові різних країн хизуються – мовляв бачив як ми святкували. А от до нас ще рідні артисти не прилітали. Сподіваємося, це колись неодмінно станеться."

Владислав Назаркевич.
"Крила України".
Фото автора.

"Блакитна Стежа": 20 лет на страже мира

После того, как 24 марта 1992 года Договор по открытому небу был подписан, в каждой из стран-участниц началась его практическая реализация. В Украине для этих целей приняли решение о формировании специального авиационного подразделения – 10-й отдельной авиационной эскадрильи (оаэ) с базированием на аэродроме Киев (Борисполь). Основанием для этого явился приказ Министра обороны Украины генерал-полковника К.Морозова №139 от 07.08.92 г., которым предписывалось: "...до 1 вересня 1992 року розробити штат та сформувати окрему авіаційну ескадрилью "Блакитна Стежа". Головним завданням ескадрильї вважати виконання спостережувальних польотів, аналіз та узагальнення даних повітряного спостереження та доставку інспекційних груп за межі України". Этим же приказом предписывалось включить в состав эскадрильи "два транспортних літаки для доставки інспекційних груп чисельністю 10-12 осіб та контрольно-вимірювальної апаратури вагою 200-500 кг за кордон і чотири літаки для доставки до об'єктів контролю іноземних інспекційних груп та супроводжувачів чисельністю 25-27 осіб в межах України у відповідності з іншими міжнародними угодами".



Однако по ряду объективных причин сформировать 10-ю оаэ в установленные сроки не удалось: сказывались проблемы в Вооруженных Силах и стране в целом. Реально же формирование эскадрильи началось только 26 октября 1992 года в сроки, предписанные Директивой НГШ ВС Украины №115/1/0380 от 08.09.92 г. и Директивой Командующего ВВС ВС Украины № 19/0151 от 05.10.92 г. После боевого слаживания экипажи 10-й оаэ приступили к выполнению



плановых полётов 14 января 1993 года.

Штатами 10-й оаэ предусматривалось нахождение в её составе 3 авиационных отрядов, центра обработки информации (ЦОИ), ТЭЧ авиационной техники и испытательного полигона "Мира".

Личный состав в эскадрилью прибывал, в основном, из 255-й осаэ (Борисполь), 86-й одраэ (Черновцы) и расформировываемой 228-й овэ РЭБ (Борисполь). Всего по штату в 10-й оаэ числилось 305 человек: 130 офицеров, 75 прапорщиков, 40 солдат срочной службы, 15 служащих, также имелось и 25 должностей, комплектуемых женщинами.

Первым командиром 10-й оаэ стал п/п-к С.Кроленко, его заместителем – м-р А.Никифоров, начальником штаба – м-р В.Белобаба, заместителем по лётной подготовке – м-р А.Пугачёв, заместителем по воздушному наблюдению – м-р А.Столяров, старшим штурманом – м-р А.Мелешков, заместителем командира по ИАС – м-р В.Березной, начальником связи – м-р В.Григоренко, начальником ЦОИ – м-р Н.Гладченко, начальником ТЭЧ – к-н И.Бутвина.

Одновременно с формированием 10-я оаэ получила и собственное наименование "Блакитна Стежа". Многими оно, почему-то, переводится как "голубая тропа", на самом же деле – "небесный дозор". Прообразом названия стала картина украинского художника "Козацька стежа", но её "спроецировали" на авиационную сферу деятельности.

Что касается авиационной техники, то первые два Ан-30 передали из 86-й одраэ (Черновцы), в 10-й оаэ они получили бортовые номера 80 и 81. Три Ан-26, получивших бортовые 82, 83 и 84, передали из Луганска, Староконстантинова и Сак соответственно. В 1997 году из Нежина были получены ещё 4 Ан-30, бортовые номера с 85 по 88. Таким образом, в 1997 году число самолётов в эскадрилье достигло девяти.

Сейчас уже мало кто помнит, что первоначально в состав эскадрильи планировалось ввести Ан-72 (до создания самолёта второго этапа ДОН на базе Ан-74), Ан-71 и даже Ил-38 (для полётов в США и Канаду). Осмотр Ан-72, находившегося на аэродроме Кировское, показал, что у него имеются проблемы с конструкцией фюзеляжа. Ан-71 так и остался на аэродроме Святошино, а Ил-38 не смогли забрать с АРЗ в Пушкино (АРЗ) из-за финансовых проблем.

На начальном этапе, учитывая важность решаемых задач, рассматривался вопрос о прямом подчинении 10-й оаэ Министерству обороны Украины, минуя ВВС, а представители ГАНИЦ активно "лоббировали" местом базирования для неё аэродром Кировское. Однако в последующем оба вопроса закрылись: 10-я оаэ осталась в Борисполе в подчинении штабу ВВС.

В конце 1994 года в 10-й оаэ объявили конкурс на создание эмблемы эскадрильи, в котором приняли участие много желающих. В конечном итоге, на основании лучших идей, п/п-ком П.Диким создана и ныне существующая эмблема "Блакитной Стежі". В первоначальном виде цвет головы у орла на ней был белым, но после намёков американских представителей на их национальный символ, его сменили на серый.

В 1992 году АНТК Антонова выдано техническое задание на дооборудование военных Ан-30 для наблюдательных полётов по Договору по ОН, что и было выполнено в установленные сроки.

Специальные испытания дооборудованного Ан-30 (б/н 81) проводились бригадой ГАНИЦ (Кировское) с участием представителей Центра Верификации ГШ ВС Украины с 14 сентября 1993 года по 22 сентября 1995 года. По их результатам самолёт рекомендован для полётов на первом этапе реализации Договора по ОН (подразумевает использование только оптических средств контроля).

Первый совместный полёт в рамках Договора экипаж 10-й оаэ выполнил 25-29 апреля 1994 года над территорией Великобритании, базируясь на авиабазе Браз-Нортон. По воспоминаниям его участников, сложностей в ходе его хватало: GPS самолёты тогда ещё не оборудовались, поэтому летали по картам крупного масштаба, но они были 1947 года! Поэтому не всегда удавалось найти то, что нужно, а за 47 лет на них появилось и много новых объектов. К тому же, британская сторона "случайно" выключила все маяки VOR по маршруту наблюдательного полёта.

В ноябре совместный наблюдательный полёт выполнен над территорией Словакии, а в марте и мае 1995 года – над ФРГ. Первый тренировочный сертификационный полёт украинской стороной – в период 11-16 сентября 1995 года над аэродромом Киев (Борисполь).

В период с 13 по 27 апреля 1997 года Ан-30 ВВС Украины в рамках подготовки к реализации Договора выполнил уникальный перелёт в США (аэродром Вашингтон) и обратно, а также – наблюдательные полёты над территорией его 13 штатов. При этом перелёт выполнялся с промежуточными посадками во Львове, Великобритании (аэродромы Милденхолл, Лосимут), Исландии (Кефлавик), Гренландии (Сандерсторм) и Канаде (Гус-Бэй).

Всего же за 15 дней экипаж провёл в воздухе 66 часов, пролетев при этом 20798 км. При этом выполнено 4 наблюдательных полёта общей протяженностью 5539 км и длительностью около 17 часов, выявлено 120 основных и более 220 дополнительных военных объектов.

Кроме полётов по ДОН, во второй половине 90-х экипажи 10-й оаэ выполняли полёты на топосъёмку значительных по площади территорий, включая Киев, Тернополь, Львов, Харьков, Кривой Рог.

С июня 1999 года 10-я оаэ "Блакитна Стежа" прекратила существование как отдельная часть и вошла в состав 15 авиационной бригады (специального назначения) в качестве авиационной эскадрильи. С января 2004 года авиационная эскадрилья "Блакитна Стежа" переформирована в транспортную авиационную эскадрилью "Блакитна Стежа" в составе 15-й авиационной бригады транспортной.

Наблюдаемая страна	*Всего миссий*	*в т.ч. тренировочные и демонстрационные*
Бенилюкс (Бельгия, Нидерланды, Люксембург)	3	
Болгария	10	
Босния и Герцеговина	1	
Великобритания	7	5
Венгрия	10	
Греция	3	
Грузия	1	
Дания	2	
Испания	1	
Италия	6	1
Норвегия	1	1
Польша	12	1
Португалия	2	
Румыния	12	1
Словакия	11	1
США	1	1
Турция	11	
ФРГ	12	5
Финляндия	1	
Франция	6	2
Хорватия	1	
Чехия	2	
Всего:	116	18

Начиная с 1994 года и до середины октября 2012 года, экипажи эскадрильи выполнили 116 наблюдательных миссий (некоторые из них состояли из двух и более наблюдательных полётов) над территориями 23 европейских стран, а также – США.

Кроме выполнения наблюдательных полётов над территориями других стран, эскадрилье отводится решение ещё ряда важных задач. Так, именно на её базе принимаются иностранные делегации по ДОН, так называемые "пассивные миссии". Согласно Договора, ежегодно проводится 12 таких миссий. Всего, начиная с 1994 года, их было около 130. При этом из-за отсутствия сертифицированных самолётов наблюдения делегации Польши и Словакии летают над территорией Украины на самолётах эскадрильи. Кроме того, экипажи Ан-30 участвуют в 2-3 арендных миссиях в году, выполняемых Польшей и Данией над территорией РФ.

Находятся задачи для "Блакитной Стежі" и в повседневной деятельности: её Ан-30 летают на аэрофотосъёмку в процессе различного рода учений. В 2005 году после очередных взрывов в Новобогдановке они сфотографировали все пожароопасные объекты Вооружённых Сил Украины, что потребовало напряжённой работы как экипажей, так и специалистов ЦОИ.

В 2003-м экипажи эскадрильи летали на АФС острова Тузла в период обострения отношений между Украиной и РФ из-за его статуса. В ноябре 2007 года Ан-30 фотографировали последствия экологической катастрофы в Керченском проливе с целью установить истинные её масштабы.

Начиная с 2010 года, у бориспольских Ан-30 появилась ещё одна важная и уникальная задача: они "управляют" погодой, обеспечивая безоблачное небо над Киевом во время проведения крупных государственных праздников: Дня Победы и Дня независимости.

Входящие в состав эскадрильи Ан-26 привлекаются для транспортных перевозок как над территорией Украины, так и за её пределами.

Транспортная эскадрилья "Блакитна Стежа" является уникальным даже в мировых масштабах подразделением: кроме неё подобные структуры существуют только в РФ и США. И люди здесь служат уникальные: отзывчивые, приятные в общении и, главное, – настоящие профессионалы в своём деле.

Командиры таэ "Блакитна Стежа"

Звание	*Ф.И.О.*	*Годы нахождения на должности*
п/п-к*	Кроленко С.И.	1992-1994
п/п-к	Пугачёв А.А.	1994-2002
п/п-к	Игнатьев М.В.	2003
п/п-к	Бочаров О.Г.	2004-2005
п/п-к	Сафронов Д.В.	2005-2006
п/п-к	Хоменко С.А.	2007-2011
п/п-к	Могилко К.В.	2011- н.в.

©Сергей Дроздов. Специально для "Крила України".

"Широти"

Ставлення до себе та своєї ролі у цьому світі люди виявляють по-різному. Одним нічого не треба, інші впевнені, що все знають і можуть. Та є категорія людей, які пройшли певний життєвий шлях, можуть навчити молодших і, разом з тим, сприйняти як науку досвід інших. Саме ці люди є кращими наставниками для молоді. І саме таким є полковник Костянтин Побочний, начальник відділу навігації та планування бойового застосування – старший інспектор-штурман штурманського управління авіації Командування Повітряних Сил ЗС України.

"Подорожуйте літаками Аерофлоту"

Народився Костянтин Юрійович 4 січня 1968 року в Станично-Луганському, що на Луганщині. Звичайне дитинство та юність. Звичайна, для багатьох хлопців того часу, мрія про військові погони. Звичайний шлях до її втілення: з 1985 по 1989 роки навчався у Ворошиловградському вищому військовому авіаційному училищі штурманів. Незвичайним вже багато років залишається тільки підхід до справи, яку розпочав майже тридцять років тому. Більш як 2500 годин у небі на літаку Іл-76, незліченна кількість польотів з неймовірною географією виконання завдань. Попри це штурман першого класу полковник Побочний сприймає кожний політ як науку для себе та підлеглих.



Ще курсантом на стажуванні у Мелітопольському авіаполку військово-транспортної авіації засвоїв перші уроки майбутньої майстерності, адже у той час літаки ВТА не простоювали на злітній смузі – знаходилась робота в небі і для стажерів. 160 додаткових годин нальоту наприкінці четвертого курсу, перед захистом диплома. Час був такий, гарячий. Фергана, Ташкент, Баку, Якутськ, Магадан, Далекий Схід... Навчились літати, ще до того як закінчили навчання штурманами.

Цілком закономірно, що, після випуску та отримання диплома з відзнакою, виявив бажання повернутись офіцером до Мелітополя, в частину, яка дала путівку у небо, – 25-й Гвардійський Московський авіаполк. Хоча товариші швидше бажали потрапити до Москви чи за кордон. Там – Ту-134, Ан-24, престиж, врешті-решт. Та після приймання посади вже не було часу про це розмірковувати. Півтора десятка молодих штурманів одразу були розподілені в екіпажі та через десять днів активно долучились до бойової роботи. Традиційно розфарбовані у кольори цивільного Аерофлоту "Іли", образно кажучи, не торкались землі. Коли не було інших завдань, планувались польоти згідно із Курсом бойової підготовки. Обидва полки, що тоді базувались на аеродромі, одночасно могли по п'ять льотних змін тижнями літати "деньніч", змінюючи один одного. Вправи Курсу засвоювались до автоматизму. За необхідності екіпаж повторював елементи по кілька разів (на відміну від сьогодення!). На всіх рівнях було розуміння, що погано завчена вправа рано чи пізно проявиться у майбутньому: або під час виконання програми бойової підготовки, або ще гірше – виконання бойового завдання. А завдань теж було чимало. Справжньою перевіркою майстерності лейтенанта-штурмана ставали рейси до Далекого Сходу. Тривалий переліт, якісно різне аеронавігаційне забезпечення по маршруту. Костянтину, як і іншим, доводилось нелегко: весь час у напруженні, постійне вивчення районів польотів. Навіть відмова навігаційного комплексу не призводила до



сходу з траси. І щоб диспетчерські служби не "перенацілювали на батьківщину", інколи ставали в нагоді дідівські способи орієнтування: карта, годинник, радіокомпас. Як одного разу, під час перевезення гуманітарних вантажів з Німеччини. Проміжну посадку планували у Фергані. Жарою щось розмерзлось, протекло, замкнуло навігаційне обладнання. 400 кілометрів до Фергани, а далі до Іркутська, через Новосибірськ – за допомогою вищезгаданих способів верталися додому. Зрозуміло, що спрацював весь екіпаж, де командиром був такий самий молодий 27-річний капітан. Спрацювали взаємовиручка та налаштування на якісне виконання завдання, що робили присутніх на борту єдиним цілим. До речі, цивільний командир аналогічного корабля зазвичай мав вік далеко за сорок п'ять.

За два роки старший лейтенант Побочний виконав весь Курс бойової підготовки ВТА. За три роки служби став льотчиком-штурманом першого класу.Міг і швидше: більш як 1200 годин нальоту при нормі 900. Та не дозволялось за рік двічі підвищувати клас штурмана.

Довелось у той час попрацювати й пілотом Аерофлоту. Як уже говорилось, вся військово-транспортна авіація мала цивільне фарбування фюзеляжів літаків (лише Центр перенавчання в Іваному мав зірки на крилах). А при Шереметьєво "рахувався" 224-й авіазагін. Підготовлені екіпажі різних військових частин зараховувались до його складу та виконували різноманітні завдання за кордоном, при цьому одягаючи уніформу пілота цивільної авіації. Радянський Союз розпався, а за ним швидко і ця система. Проте до 1993 року Костянтин Побочний встиг таки "поподорожувати літаками Аерофлоту".

Та молода Україна швидко заявила свої позиції на міжнародній арені, і невдовзі вже українські Іл-76 розпочали миротворчі польоти до колишньої Югославії. Інтенсивність була такою, що не вистачало екіпажів. Одразу зросли професійні вимоги за стандартами ІКАО – міжнародної організації цивільної авіаційної. Довелось знову братись за науку: міжнародний радіообмін, документація, додаткова навігаційна апаратура. До речі, сертифікація здійснювалась переважно за особистий рахунок, а це півтори – дві тисячі доларів. Та це вже інша історія.

"Комерція" як засіб підтримки боєготовності

"Комерція". Так охрестили льотчики те, що відбувалось у системі підготовки частин військово-транспортної авіації, де експлуатувалися Іл-76 наприкінці 90-х. Назва віддзеркалювала, скоріше, погляд сторонніх осіб на залучення бойової техніки для перевезення гуманітарних та комерційних вантажів в інтересах третіх країн. Адже від імені українського уряду укладались угоди на авіаперевезення, що виконували літаки зі складу Військово-Повітряних Сил України. Так було до 1998 року, коли Верховна Рада своєю постановою заборонила використання військової авіації у комерційних цілях.

Ніхто не накладав кишені пілотів пачками доларів. Все зароблене йшло у скарбницю держави та частково у фонди військової авіації. А це, в свою чергу, дозволяло готувати або своєчасно ремонтувати літаки, вивчати нові



райони польотів, безпосередньо бачити особливості поведінки літака в спекотно-жаркому чи арктично-холодному кліматі, або ж у гірській місцевості. Це давало хід науковій думці, доробкам не тільки матеріальної частини, а й алгоритму дій екіпажу, курсу бойової підготовки в цілому. Та, найголовніше, на думку полковника Побочного, екіпажі отримували безцінну практику пілотування у непередбачуваних ситуаціях, напрацьовувалась у льотчика та штурмана інтуїція при прийнятті рішень у раптових неадекватних обставинах. Так почала формуватись школа вже українських професіоналів...

Особисто Костянтин Побочний "відвідав" більш як 50 країн майже на всіх континентах. ПАР, Ангола, Конго, Руанда, Кенія, всі аеродроми Об'єднаних Арабських Еміратів, обидва Ємени, Саудівська Аравія, Іран, Афганістан, Індія, Китай, практично вся Європа... У сторонньої людини дух захопить вже з перших слів (оце туризм!!!). Та у досвідченого льотчика дихання перехопить з іншої причини. Найскладніша політична обстановка (а подекуди й бойові дії), інколи взагалі відсутнє аеронавігаційне забезпечення, різкі географічні відмінності. Одна Африка чого варта, коли в якомусь районі польотів екіпажі працювали в небі, використовуючи лише автономне обладнання (яке мається на борту) та одну загальну частоту, інформували один одного: хто де летить, яким ешелоном. Сектори з парним – непарним використанням ешелонів, та ще й під кутами, як в Азії. Магнітні аномалії, як у Гренландії, де магнітне схилення "гуляє". Високогір'я, як у Північному Ємені: суцільні гори, гірський аеродром, розріджене повітря, заходи по напівколу, ступінчасте зниження без шансів на другий захід. Або навпаки: аеродром нижче рівня моря, як під Баку. А ще – особливості національного виконання польотів, коли злітаєш з одним завданням, по одному маршруту, а у повітрі отримуєш перенацілення, починаєш переробляти розрахунки прямо в літаку.

На жаль, професійна школа транспортників так само швидко почала "розпадатися" з етапом реформування авіації. Сьогодні на іноземних комерційних маршрутах ми зустрічаємо багато талановитих енергійних льотчиків, які у минулому працювали і служили на користь держави України. Полковник Побочний визнає, щоб поповнити власний багаж знань, він і сьогодні частенько вислуховує їхні консультації щодо виконання польотів, адже у штурманській роботі межі досконалості немає.

Навчання як навчання, а не демонстрація

Разом з тим, Костянтин Побочний визнає, що участь українських льотчиків у багатонаціональних навчаннях – найефективніший засіб підвищення власної майстерності, злагодження екіпажів. Хоча побоювання невдач завжди були. При плануванні подібних заходів завжди виходять з національних особливостей навчального процесу. В Україні масштабні (за українськими мірками) військові навчання завжди проходять з великим елементом показовості. Прибувають високі гості, все відбувається за планом, не дай боже комусь помилитись!!! Все повинно радувати око перших осіб: жовто-блакитні починають і виграють малими силами на території супротивника... Навчання ж стандарту НАТО переслідують винятково навчальну мету. Весь ланцюг командування та контролю повинен дійти єдиного розуміння поставленої мети та знайти найбільш ефективний шлях її здобуття. Якщо кінцева ціль не досягається, всі – від наймолодшого учасника до керівника навчань – разом шукають причину або змінюють межі завдань для підрозділів на більш реалістичні, обов'язково враховується людський фактор. І одразу аналітична робота "переграється" на полі бою, тобто навчання.

Так було у 2002 році під час навчань "Strong resolve" в Польщі. Так було і у 2005, коли проходили "Cooperative key" у Болгарії. Так воно є і тепер.

В багатьох випадках Костянтин Юрійович входив до групи планування і особисто виконував польоти, тому має що згадати:

– У 2002-му наша команда вже вирізнялась тим, що вміла грамотно, професійно реалізовувати накази натовського керівни-

штурмана Побочного



цтва навчань, досягати єдиного розуміння завдання, хоча це не легко було навіть для учасників – постійних членів НАТО. Разом з тим, завжди могли відійти від шаблонного виконання. Це підтвердило "позаконкурсне" завдання для всіх 18 країн-учасників авіаційної складової. У Балтійському морі, в квадраті 600 на 600 км, серед ескадри підтримки заховався корабель-лідер. Завдання екіпажу – знайти його і вийти на ціль за допомогою лише штатної навігаційної апаратури. Точних координат немає, всі цілі рухливі! Більшість відмовились одразу. Ми зі старшим групи полковником Андрієм Никитенком порадились: оскільки навчання не показні, а суто навчальні, "двійок" ніхто не ставить, то зайвий навчальний політ у будь-якому разі не завадить. Найбільше здивували американців своєю ініціативою. А потім їх же довели до шокового стану, коли виконали завдання у найкоротший термін з першого заходу. Таємниці немає, адже рішення було скоріш логічне, ніж технічне. Наші міркування: навряд чи в тому квадраті будуть інші кораблі під час навчань. До того ж, підсвідомо, корабель-лідер повинен бути найбільшим (не стане ж начальник керувати флотилією з весловоі шлюпки). Його "мітка" повинна засвітитись одразу. Так і вийшло. В районі виконання завдання я зайняв місце за звичайним локатором і найпершу мітку, як кажуть, захопив та утримував аж до заходу на ціль. Але тоді керівництво навчань не винесло головного уроку – заради маскування лідер не повинен бути особливим!

Інша історія була у 2005-му. Відправляючи українську групу на навчання до Болгарії, командування побоювалось, що відсутність необхідного досвіду негативно відобразиться на іміджі України. Адже реальні десантування на обмежені в гірських масивах майданчики, суворі часові рамки висували значні вимоги до учасників. Саме тому об'єктивний контроль українська сторона вела як з повітря, так і на землі. Екіпаж, в якому знаходився Побочний, вийшов на ціль чітко за графіком. Раптом в районі висадки з'явились винищувачі, і командир відмінив десантування, керуючись міркуваннями безпеки. Лише інформація кінофотозйомки змогла підтвердити правоту екіпажу. Повторне виконання таки підтвердило справжню майстерність українських льотчиків. Головне в іншому. Екіпаж мав повне право захищати свої дії перед керівництвом, доводити правоту. В наших реаліях, коли планування навчань здійснюється виняткове "зверху" і не допускає виходу ситуації за рамки планової, таке навряд чи можливо. А здобуте з міжнародних навчань дуже рідко реалізовується у конкретні зміни.

Так само, як і питання соціального становища військовослужбовців. Будь-які міжнародні навчання в рамках програм НАТО яскраво підтверджують дбайливе ставлення до людей у військових одностроях. Таке ставлення викликає високу мотивацію офіцерського корпусу до служби. Соціальна нестабільність робить нас скоріше ентузіастами військової справи. Більш прагматичні давно склали однострої у шафи та працюють на комерційні авіаційні структури. Там військових професіоналів шанують.

Північна широта 81°36"

Операція "Північний сокіл" стала новим стандартом професіоналізму для транспортників з Мелітополя та всіх тих, хто готує та забезпечує це завдання.

Ще у далекому двохтисячному му розпочато північну епопею військової авіації України. 15 квітня 2000 року літак Військово-Повітряних Сил Іл-76МД з українським екіпажем на борту вперше виконав десантування групи парашутистів на Північний полюс. В березні 2009-го наступне покоління військових авіаторів виконує завдання в інтересах міжнародного співробітництва. Операція "Cossacks on ice" успішно започатковує перспективну співпрацю України та Данії на Північному полюсі. Українські військові льотчики підтверджують свій високий рівень фахової підготовки під час перевезення пального на острові Гренландія.

У квітні 2012 року в північному напрямку уже вчетверте група військовослужбовців взяла курс до авіаційної бази "Ольборг" Королівських Військово-повітряних сил Данії. Повітряні Сили виконали чергову операцію з перевезення пального "Північний сокіл – 2012", безпосереднім свідком та учасником якої став і герой розповіді:

– На Гренландії навігаційне забезпечення польотів, можна сказати, "ніяке". Усе залежить від GPS, якій штурман змушений довіряти, та народна мудрість каже: "Довіряй, але перевіряй!" Як колись в Анголі: в один день той же аеродром, ті ж координати "закладені" й не міняються: ранком один рейс, усе нормально. Після обіду другий – помилка 700 м у видачі координат. Намагаюся звірити автономні системи літака з GPS, адже видимість під мінімум. Виявилося, що GPS помилку видавала, а бортова апаратура – ні. Тоді був перший поштовх, коли я зацікавився цією системою і дійшов висновку, що це результат керованої невидимими операторами реакції. Після цього зробив висновок, що GPS не може бути основою для розрахунків, цього вже багато років навчаю підлеглих. GPS – система дублююча!

Але станція "Норд" знаходиться близько Північного полюсу, а магнітний – за кілька тисяч кілометрів, у Канаді. Тому різниця в показниках компасів велика, та ще й нестійка: доходить до 52° між дійсним й магнітними полюсами, до того ж сильні коливання: 52, 58, 63 градуси у різні роки. Техніка працює по магнітному, а перераховувати весь час потрібно по дійсному полюсу. Наше картографічне забезпечення – також "нульове". Доводиться використовувати карти датської сторони з іншою системою кодування, тобто переводити в нашу, а потім програмувати комплекс навігації. Так переліт із середніх широт Києва до північної широти Гренландії дає помилку до 70°, по магнітному полюсу ще 50°. Це дуже складна математика, пояснити дуже важко, існує різниця сприйняття методики розрахунків людиною. Відповідно, головною запорукою успіху залишаються попередні практичні навички. А звідки їх взяти молодому штурману?

Гренландія не дає можливості на повну використовувати радіолокаційні системи: усе зливається в суцільне поле. Сніги і лід не дають повної й точної картини. У найкращому разі "чіпляєшся" за берегову лінію... поки РЛС вистачає. Отже, довіряємо тому, що на борту рідне, – РЛС, яка сканує поверхню, а ми звіряємо з картою, а потім робимо корективи в апаратурі. І тут потрібен неабиякий досвід штурмана.





Дальня навігація Іл-76 в Гренландії не працює, а тільки в умовах європейського ланцюжка, тому що основні станції знаходяться в Росії, Білорусії, Україні. Бортова інерціальна система теж застара. Відносно Гренландії це виглядає так: на материку, в Туле, ми виставляємо систему й летимо на полярну станцію "Норд". Жоден з трьох режимів орієнтування в повітрі не спрацьовує: простий іде в помилку – не вистачає параметрів, подвійне гірокомпасування – не надає достатню точність, а третій – коли в ручному режимі встановлюєш показники... Доводиться після посадки в Норді під'єднувати автономне живлення або залишати увімкнутою силову установку – щоб не збити континентальну точку відліку. У жодному разі точність це не забезпечує, а на Норді потрібно все переміряти до метра: смуга вкорочена. Доводиться знову довірятись GPS. І лише досвідчений штурман знає, за яких обставин яку систему використає. Працює інтуїція, що приходить з роками.

Думки уголос

Сьогодні скільки молодих штурманів, стільки і підходів до розрахунків. І тільки в польоті може "відкластися" реальна картина. Зараз уже дається взнаки відсутність практики ще з військового навчального закладу. З кожним роком ці та подібні проблеми нашаровуються, складніше готувати штурманський склад. Відповідно інструкторів, які могли б готувати зміну, можна на пальцях перерахувати. Навіть ті, у кого є бажання й задатки літати штурманом, за одну місію, подібну "Північному соколові", не встигають закріпити навички. І умови польотів виняткові тільки для Гренландії. Як розповідалось, політ в Африку чи Азію – уже зовсім інше. Штучно подібні умови не створиш. Лише коли відбуватимуться польоти в інші регіони, молодь почне по-іншому розуміти теорію, аналізувати, трансформувати отриману інформацію в практику. У випадку Гренландії дуже позитивна взаємовигідна співпраця: поруч з новачком працює штурман-інструктор – кабіна Іл-76 дозволяє, а датчани зацікавлені в якісних польотах з фінансової сторони. З економічного боку – й наша вигода дуже суттєва. Якщо не знищити в цілому військово-транспортну авіацію, цілком ймовірно утримувати за "рахунок" Гренландії інші авіаційні частини. Якщо комерційні польоти не в особистих цілях – це поле для практики екіпажів. Інші держави подібні можливості використовують. До того ж, ми б розв'язали питання із квартирами... А головне: основні завдання військово-транспортної авіації – повний взаємозв'язок з високомобільними військами на тактичну й на оперативну глибину. Цю місію ніхто не знімав. Це ж дуже складні операції: нічні малоорієнтирні місцевості, втручання супротивника, різкі зміни обстановки. Гренландія вчить думати, дає досвід аналізу й послідовності ухвалення рішення для всього екіпажу.

На загальному фоні реформування виглядає тривожним приведення авіачастин до рівня ескадрилії. Непродумана реформація може стати непоправним ударом по досвідчених. Усі старші інструктори-наставники – на відповідних посадах рівня бригад і вище. Вони підуть під скорочення. А якщо вчителя не буде, школяра ніхто не навчить. І це вже дуже проста математика!

Сергій Сизоненко. "Крила України". Фото автора та з архіву К.Побочного.

В СЕРІЮ

Россия запускает в производство обновленный Су-25

Серийное производство глубоко модернизированного штурмовика Су-25 начнется в России в декабре 2012 года, пишет газета “Известия”. Одновременно с началом производства самолету будет присвоен новый индекс, однако каким он будет пока не известно. В настоящее время самолет находится на завершающей стадии летных испытаний. Следует отметить, что речь не идет о версии Су-25СМ.



В новой версии модернизации штурмовика учтен опыт, полученный российскими войсками во время грузинского конфликта, когда ВВС потеряли три Су-25СМ. Глубокая модернизация Су-25 позволит самолету стать всепогодным, а также применять управляемые ракеты и корректируемые по ГЛОНАСС бомбы. При этом штурмовик научится не только поражать укрепленные объекты противника за пределами его системы противовоздушной обороны, но и непосредственно на поле боя.

Модернизированный Су-25 получит новый комплекс радиоэлектронной борьбы “Витебск-25” производства компании “Экран”, а также прицельно-навигационный комплекс, позволяющий применять управляемые ракеты Х-29 класса “воздух-поверхность” и корректируемые бомбы с телевизионным наведением КАБ-КР. Изображение с таких бомб будет выводиться на экран, расположенный в кабине пилота. При этом планировалось оснастить Су-25 очками ночного видения, но потом от этой идеи отказались из-за слишком тесной кабины самолета.

Обновленный Су-25 получит также новую систему связи с дальностью действия до тысячи километров и возможностью шифрования канала связи. Эта система позволит интегрировать самолет в единую автоматическую систему управления войсками. Навигационный комплекс самолета будет оснащен приемником GPS-ГЛОНАСС с возможностью преодоления помех по этим каналам спутниковой связи. Наконец, Су-25 получит и новую электронно-оптическую тепловизионную камеру, дублирующую уже имеющиеся оптические и радиоэлектронные системы поиска и наведения.

Благодаря таким нововведениям модернизированный Су-25 станет круглосуточным и всепогодным самолетом, чего недоставало предыдущим версиям. До 2020 года военное ведомство намерено провести глубокую модернизацию 80 штурмовиков Су-25. Между тем, ВВС России намерены принять на вооружение новый штурмовик, концепция применения которого походила бы на Су-25. Закупка новых самолетов включена в госпрограмму вооружений России на 2011-2020 годы. Новый самолет поступит на вооружение ВВС России в конце текущего десятилетия. Он получит улучшенный радар, технологии малозаметности и укороченного взлета. В перспективе новый штурмовик полностью заменит все Су-25СМ.

ЗАКУПКИ

Ирак решился на покупку чешских самолетов

Ирак согласился купить у Чехии партию из 24 учебно-боевых истребителей Aero L-159 ALCA. Об этом сообщает Reuters со ссылкой на советника иракского премьер-министра Нури аль-Малики. Стоимость сделки, по словам представителя минобороны Чехии, может составить миллиард долларов. При этом первые четыре самолета, по информации иракской стороны, Багдад получит бесплатно в ближайшие семь месяцев.



Предварительная договоренность о покупке партии L-159 Ираком была достигнута еще в 2010 году. Переговоры о заключении сделки шли с переменным успехом. Помимо самолетов Чехия намеревалась предложить Ираку несколько программ модернизации систем вооружения и тренажеров.

Покупка чешских истребителей проходит в рамках программы пополнения иракских ВВС. В сентябре 2010 года Багдад также заказал у Вашингтона 18 истребителей F-16IQ Fighting Falcon. Впоследствии заказ был удвоен. Первую партию американских самолетов Ирак должен получить в сентябре 2014 года. На вооружении Ирака в настоящее время стоят легкие штурмовики Cessna AC-208, разведывательные самолеты AMD Alarus CH2000, Beechcraft Super King Air 350 и Seabird Seeker ER SB7L-360A, транспортники Lockheed Martin C-130E, Cessna 208B и King Air 350ER, учебные самолеты Utva Lasta 3 и 15 Hawker Beechcraft T-6A, а также транспортные вертолеты Ми-171Е.

РЕАКЦІЯ



Израиль развернул Patriot в пригороде Хайфы

Израиль развернул в пригороде Хайфы батарею зенитных ракетных комплексов Patriot. Об этом сообщает Agence France-Presse. Противоракеты в Хайфе появились спустя два дня после проникновения иранского беспилотника в израильское воздушное пространство 6 октября. БПЛА был сбит израильскими истребителями F-16 над пустыней Негев недалеко от западной границы с берегом реки Иордан.

Развертывание ЗРК не было экстренной мерой. По словам собеседника издания, мобильные комплексы перемещаются в район Хайфы “время от времени”. Так, комплексы Patriot ранее разворачивались под Хайфой в апреле 2012 года, а также в ходе Второй ливанской войны летом 2006 года. В ближайшее же время ожидается проведение совместного учения ЦАХАЛа с подразделениями вооруженных сил США.

Американские ЗРК Patriot дополняют трехуровневую систему противоракетной обороны, создание которой завершается в Израиле. Так, в систему ПРО войдут комплексы “Стрела” (Arrow), “Железный купол” (Iron Dome) и “Праща Давида” (David’s Sling), благодаря которым Израиль сможет перехватывать практически любые ракеты и снаряды, а также летательные аппараты.

ПЛАНИ

Командование ВВС Индии решило сократить объем заказа на перспективные истребители пятого поколения FGFA, создаваемые совместно с Россией на базе Т-50 (ПАК ФА). Как сообщает India Strategic, объем покупки самолетов будет уменьшен с 214 до 144 единиц. С чем связано сокращение заказа на самолеты, не уточняется. При этом, индийские ВВС намерены закупать только одноместные версии перспективного самолета.

Индия сократит заказ на истребители пятого поколения

По словам командующего ВВС Индии Нормана Анила Кумара Брауна, перспективный истребитель для индийских военных будет отличаться от российского Т-50 только бортовым оборудованием. При этом существенных структурных изменений FGFA не претерпит. Ранее Браун заявил, что ВВС намерены купить 214 FGFA: 166 одноместных и 48 двухместных версий.

В командовании ВВС Индии подсчитали, что создание двухместной версии FGFA делает весь проект дороже на два миллиарда долларов. При этом эффективная площадь рассеяния двухместного самолета во фронтальной проекции будет на 15 процентов больше, чем у одноместного варианта. В декабре 2010 года Россия и Индия подписали контракт на разработку эскизно-технического проекта FGFA стоимостью 295 миллионов долларов.

Как ожидается, в конце 2012-го - начале 2013 года Индия и Россия подпишут соглашение о проведении опытно-конструкторских работ по проекту разработки истребителя FGFA. Общая стоимость проекта по созданию индийского варианта российского ПАК ФА в настоящее время оценивается в 11 миллиардов долларов. В конце августа 2012 года Индия объявила, что намерена потратить на FGFA в течение 20 лет около 35 миллиардов долларов (разработка и покупка самолетов).

По предварительным данным, первый прототип FGFA Индия получит в 2014 году. Ранее планировалось, что первую партию серийных FGFA Россия передаст Индии в 2017 году, однако министерство обороны Индии полагает, что подрядчик не уложится в ранее оговоренные сроки и задержит поставку самолетов. По оценкам индийских военных, второй и третий прототипы FGFA прибудут в Индию в 2017 и 2019 годах.

Вместе с тем, как заявил министр обороны России Анатолий Сердюков, серийное производство экспортной версии перспективного истребителя пятого поколения Т-50 (ПАК ФА) начнется к 2020 году. Для России серийное производство самолета планировалось начать в 2015 году, а мелкосерийное - уже в 2013 году. Поступление первых самолетов на вооружение Минобороны ожидается к 2016 году.

Истребитель Т-50 разрабатывается конструкторским бюро “Сухого” и совершил свой первый полет в январе 2010 года. В августе 2012 года в испытаниях задействовали уже три прототипа ПАК ФА.

В конце августа второй прототип истребителя, Т-50-2, успешно отработал пробную стыковку с самолетом-заправщиком Ил-78 ВВС России. Одновременно, как сообщалось, Т-50-2 проходил испытания на устойчивость, управляемость и прочность “в большом диапазоне до- и сверхзвуковых режимов полетов в различных конфигурациях”. Первый же прототип, Т-50-1, проходил подготовку к полетам на больших закритических углах атаки и испытаниям на сверхманевренность.

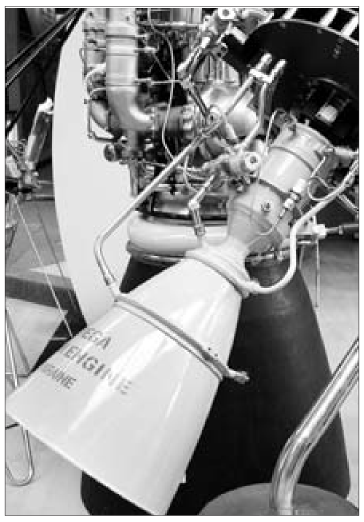
Т-50 разрабатывается в соответствии с требованиями, предъявляемыми к истребителям пятого поколения, и, по планам Минобороны, заменит в российских ВВС истребители Су-27. ПАК ФА рассчитан на одного пилота и способен развивать скорость до 2600 километров в час. Дальность полета самолета - 4300 километров, потолок - 20 километров.

Самолет имеет максимальную взлетную массу в 37 тонн и способен нести до 10 тонн вооружения, включая 30-миллиметровую пушку ГШ-30-1, а также управляемые ракеты различных типов и корректируемые авиабомбы. Для крепления вооружения на истребителе предусмотрено до восьми внешних и до десяти внутренних точек подвески. В общей сложности Т-50 получит свыше десяти новых образцов вооружения.



РОЗРОБКИ

Україна надає велике значення розвитку ракетного двигунобудування



Україна надає дуже велике значення розвитку ракетного двигунобудування. Про це заявив генеральний конструктор – генеральний директор ДП "Конструкторське бюро "Південне" імені М.К.Янгеля" Олександр Дегтярьов у ході засідання Президії НАН України в Києві, передає "Інтерфакс-АВН".

А.Дегтярьов відзначив, що розвиток ракетного двигунобудування, включаючи створення твердопаливних і рідинних двигунів, віднесений до стратегічних напрямків діяльності ДП КБ "Південне". "Сьогодні ми розробили цілу лінійку рідинних двигунів з діапазоном тяги від 40 кг до 200 тонн. Також вже є ескізний проект 500-тонного двигуна", – сказав він.

Також він повідомив, що Туреччина зацікавлена в участі ДП "Конструкторське бюро "Південне" імені М.К.Янгеля" у проекті створення власного ракетного комплексу. "В ході нещодавно минулих переговорів турецька сторона висловила інтерес до участі в турецькому ракетному проекті українського розробника ракетно-космічної техніки КБ "Південне", – сказав О. Дегтярьов.

На початку року Туреччина оголосила про плани посилення своєї системи протиракетної оборони у зв'язку зі стурбованістю останніми спалахами регіональних конфліктів.

СПІВРОБІТНИЦТВО

Второе заседание Украинско-Китайской подкомиссии по сотрудничеству в области космоса прошло в Пекине

Второе заседание украинско-китайской подкомиссии по сотрудничеству в области космоса состоялось в Пекине под председательством главы Государственного космического агентства Украины (ГКАУ) Юрия Алексеева и руководителя Китайской национальной космической администрации (КНКА) Чэнь Цюйфу.

Стороны обсудили ход реализации в течение минувшего года Программы сотрудничества на 2011-2015 гг. и подписали Протокол заседания, уточнив в нем некоторые пункты этой программы. Следующее заседание органа пройдет в Украине в следующем году.

Об этом сообщает пекинский корреспондент УКРИНФОРМа.

ПРОЕКТИ

Китай намерен осуществить трехэтапный проект зондирования Марса

До 2030 года Китай намерен осуществить проект зондирования Марса в три этапа: глобальное дистанционное зондирование Марса, совершение мягкой посадки марсоходом и наблюдение на поверхности Марса, автоматический сбор образцов на планете и возвращение на Землю, передает агентство Синьхуа.

Об этом сообщил академик Оуян Цзыюань, ответственный в Китае за реализацию проекта зондирования Луны в качестве главного научного сотрудника.

Кроме того, Китай планирует в комплексном порядке осуществлять зондирование Солнца, астероидов, Венеры, Юпитера и других планет, сообщил академик.

ПІДСУМКИ

Россия остается мировым лидером по космическим запускам



Россия и США сохраняют мировое лидерство в космической области, но сталкиваются с возрастающей конкуренцией со стороны других государств, в первую очередь – Китая.

Такой вывод содержится в новом докладе вашингтонской исследовательской компании Futron, специализирующейся на изучении современных тенденций в научном, военном и коммерческом использовании космического пространства.

Уже пятый год подряд она составляет "индекс конкурентоспособности" в данной сфере на основании анализа правительственных программ, промышленной базы и людских ресурсов разных стран, занимающихся космическими разработками, отмечает ИТАР-ТАСС.

Раньше доклады Futron затрагивали лишь десять игроков мирового рынка космических услуг: Бразилию, Европу, Израиль, Индию, Канаду, Китай, Россию, США, Южную Корею и Японию. В нынешнем году к ним прибавились Австралия, Аргентина, Иран, Украина и ЮАР, что, по мнению экспертов, свидетельствует об "ускорении глобализации космической деятельности".

"Некоторые страны, которые пять лет назад вообще не участвовали в такой работе, сейчас имеют космические агентства, а другие, которые раньше осуществляли лишь незначительные разработки, теперь существенно расширили свою деятельность", – отмечается в документе.

Тем не менее, неоспоримое лидерство России и США в космической области подтверждается такими фактами: за последние десять лет из 640 успешных запусков, осуществленных во всем мире, на долю России приходилось 255, США – 191, Китая – 87, Европы – 61, Японии – 24, Индии – 17, Израиля – 3, Ирана – 2.

За тот же период из 1 тысячи 86 космических аппаратов в США было построено 38%, в России – 20%, в Европе – 17%, в Китае – 9%, в Японии – 6%. В то же время, говорится в докладе, в 2012 году Китай, увеличивший инвестиции в космическую отрасль, "впервые обошел США по количеству запусков".

Соединенные Штаты сохраняют в целом лидирующие позиции, но при этом являются "единственной страной, конкурентоспособность которой снижается пятый год подряд", отмечается в исследовании.

"Если другие страны расширяют свои возможности, то США продолжают переживать переходный период в условиях неопределенности" по поводу своей космической программы, считают эксперты.

"Напротив, Китай, Япония, Россия и Индия улучшили свою конкурентоспособность в космической сфере, соответственно, на 41, 37, 11 и 10 процентов", – сообщает Futron.

Что касается России, то авторы доклада указывают, что она "остается мировым лидером по запускам и, вероятно, сохранит эту роль в ближайшем будущем, благодаря доставке экипажей и грузов на Международную космическую станцию, а также началу пусков носителей "Союз" с европейского космодрома Куру" во Французской Гвиане.

В качестве слабых сторон названы сложности "с привлечением талантливых сотрудников" в российскую космическую отрасль.

Говоря об Украине, американские эксперты отмечают "завидную базу космической промышленности, но ограниченный внутренний спрос на ее продукцию". Украина "активно ищет зарубежных партнеров, однако пока не вышла на ключевые развивающиеся рынки".

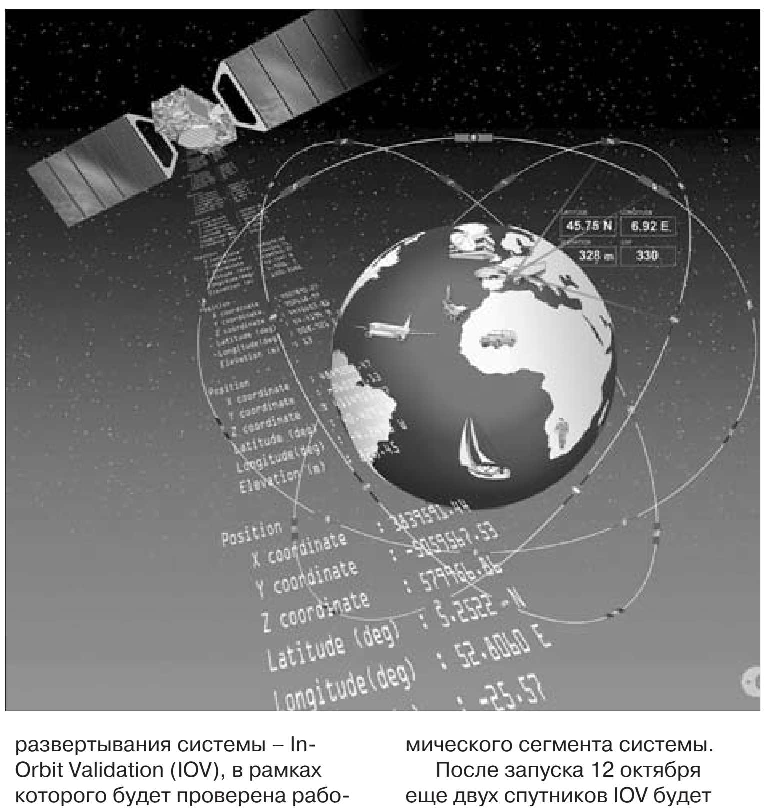
В целом международное сотрудничество, по мнению авторов доклада, все чаще становится "согласованной стратегией в целях поддержания конкурентоспособности, особенно среди малых игроков".

Повышенное внимание привлекает и космическая программа Ирана, который сделал самый большой шаг вперед "среди молодых космических держав". "Направленность космической программы Ирана – гражданская или военная – будет зависеть от геополитики. Другие международные игроки могут существенно повлиять на ее развитие", – говорится в докладе американской компании Futron, пишет NEWSru.com.

КОСМОНАВІГАЦІЯ

Ракета-носитель "Союз-СТ-Б" вывела на орбиту два навигационных спутника Galileo-IOV

Российская ракета-носитель "Союз-СТ-Б", запущенная вечером 12 октября из Гвианского космического центра (космодром Куру, Французская Гвиана), вывела на орбиту два спутника связи Galileo-IOV, сообщил РИА "Новости" представитель Роскосмоса.



Вывод двух космических аппаратов на орбиту стал важным этапом в развитии гражданской спутниковой навигационной системы Galileo – европейской альтернативы американской системы Navstar-GPS двойного назначения. Сейчас на околоземной орбите работают два тестовых спутника, запущенные в 2005 и 2008 годах – GIOVE-A и -B, на которых проверяются ключевые технологии системы.

Кроме того, на орбите работают еще два космических аппарата, выведенные на орбиту первым запуском российского "Союза" с космодрома Куру. Они относятся к следующему этапу развертывания системы – In-Orbit Validation (IOV), в рамках которого будет проверена работоспособность наземного и космического сегмента системы.

После запуска 12 октября еще двух спутников IOV будет начата работа штатных космических аппаратов в фазе Initial Operational Capability (IOC).

Планируется, что полностью развернутая система будет состоять из 30 спутников – на шесть больше, чем у американской глобальной системы позиционирования Navstar GPS.

Ожидается, что Galileo начнет работу с ограниченным пакетом услуг в 2014 году, а в полном объеме вступит в строй в 2020 году, когда будут развернуты 27 спутников.

Разработчики Galileo заявляют, что их система будет более точной, чем GPS, и обеспечит европейцам независимость от американской GPS, российской ГЛОНАСС и перспективной китайской Compass.

Одним из предметов их гордости являются новейшие атомные часы на базе пассивного водородного мазера, которые значительно точнее рубидиевых атомных часов GPS. Впрочем, на борту спутников есть и резервные рубидиевые часы.

Galileo – изначально гражданская система, и она создавалась в расчете на возможность использования ее сигнала совместно с другими навигационными системами, такими как ГЛОНАСС и GPS.

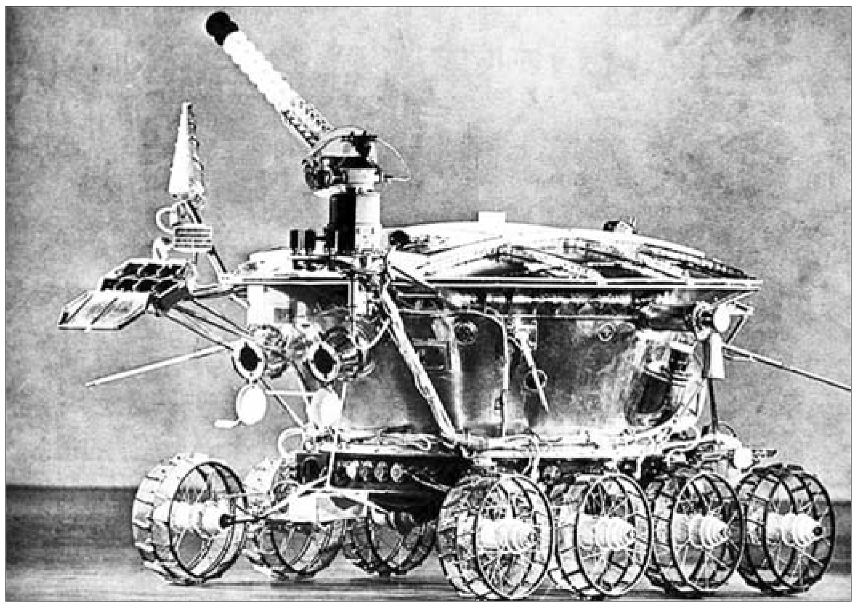
Спутники европейской навигационной системы будут находиться на орбитах высотой 23,2 тысячи километров в трех орбитальных плоскостях со склонением в 56 градусов. Такое расположение спутников повышает надежность навигации в городах, где высокие здания мешают прохождению радиосигналов.

После завершения развертывания группировки спутники обеспечат в любой точке планеты, включая Северный и Южный полюса, 90%-ю вероятность одновременного приема сигнала от четырех спутников. В большинстве мест на планете одновременно в зоне прямой видимости будут находиться шесть спутников Galileo, что позволит определить местоположение с точностью до одного метра.

За первым запуском двух спутников Galileo последуют еще два – в 2012 году. К 2015 году на орбиту будут выведены еще 14 спутников, остальные – к 2020 году.

20 октября свой 75-летний юбилей отмечает один из немногих на нашей планете водителей… луноходов! На постсоветском пространстве "права" водителя лунохода имеют всего трое. Да, именно водителем лунохода в своё время довелось побывать генерал-майору в отставке Вячеславу Довганю, кадровому военному, ставшему из артиллериста ракетчиком, а позже перешедшему на службу в космические войска.

Водитель лунохода





Вячеслав родился осенью 1937 года в семье военного в Белгороде.

Школу окончил в Симферополе и затем поступил в Камышинское артиллерийское техническое училище. Там и состоялось первое знакомство будущего водителя лунохода с ракетной техникой.

Начинал службу лейтенант Вячеслав Довгань в артиллерийском полку в Белоруссии, который затем был перепрофилирован в ракетный. Но это училище было средним учебным заведением, поэтому для продолжения образования через несколько лет офицеру потребовалось пройти учёбу в Военно-инженерной академии имени Ф. Дзержинского.

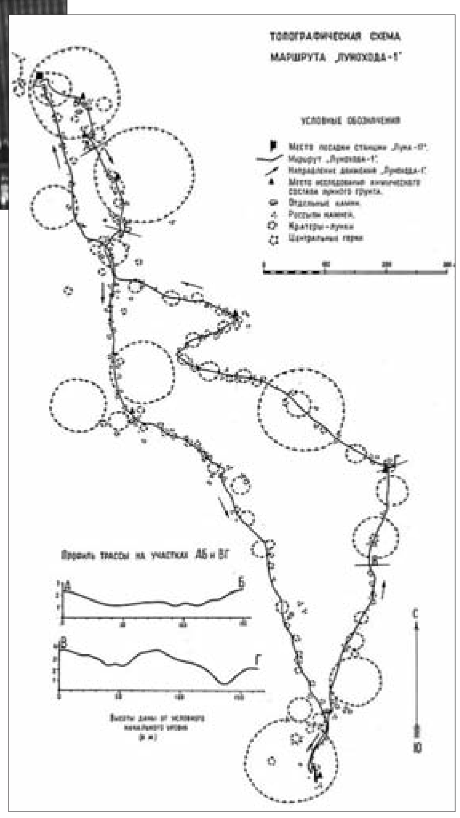
По окончании академии, в 1967 году, вчерашний слушатель был распределён в Симферопольский Центр дальней космической связи. Тогда он входил в состав Ракетных войск стратегического назначения и, конечно же, являлся совершенно секретным. А уже через год началось формирование группы операторов, которым предстояло управлять луноходом.

Вячеслав Довгань был неплохо осведомлён о лунной программе, которая тогда осуществлялась Советским Союзом. О наших казавшихся фантастическими лунных достижениях писали газеты, рассказывали радио и телевидение. А профессия космонавта в те времена была самой популярной. Поэтому когда начался строгий медицинский отбор среди офицеров совершенно секретной части, Вячеслав был почти уверен – их набирают в космонавты.

На медкомиссию в Москву прибыло 45 молодых добровольцев, однако заключение о годности к выполнению особой миссии получили лишь 17 человек. Врачи придирчиво осматривали, буквально изучали, каждого. Проверялось зрение, слух, внимание, память, ориентирование в пространстве, физическая подготовка. Затем – подробнейшее собеседование, после которого в группе осталось 14 человек. И, наконец, после личного разговора с Главным конструктором Георгием Бабакиным ещё три человека сделали свой выбор не участвовать в программе. Осталось 11 молодых офицеров. Из них и началось формирование двух сменных экипажей будущего лунохода.

В апреле-июне 1968 года Вячеслав Довгань успешно прошёл отбор для подготовки в качестве члена экипажа "Лунохода". Прошёл полный курс подготовки, по окончанию которой был назначен водителем второго экипажа "Лунохода". Из пункта управления луноходом под Симферополем офицер принимал участие в управлении работой на лунной поверхности аппаратов "Луноход-1" с 7 ноября 1970 по 14 сентября 1971 года и "Луноход-2" с 16 января по 9 мая 1973 года. Был водителем экипажа, которому было поручено проведение первого сеанса связи.

– В 1969 году СССР готовил пилотируемый полёт на Луну, – вспоминает юбиляр. – Однако американцы высадились раньше. Тогда программу перестроили на дистанционную, без пилота.



От услуг дизайнера при создании луноходов отказались – любоваться ими на Луне некому, главное, чтоб были функциональны, начинены навигационным оборудованием и достаточно легко управляемы. Их можно было сравнить с "Жигулями" – и по размеру, и по массе (756 кг). Две скорости: одна – 33 см в секунду (около 1,2 км/ч), вторая – 66 см (около 2,4 км/ч).

Выбирая между гусеницами, перекатами и колёсами, остановились на последних. Была создана любопытная колёсная формула – "8 минус 5". Каждое из восьми колёс оборудовалось собственным электродвигателем. В случае заклинивания по команде с Земли вал ломался и разобщал колесо с отказавшим узлом. Колесо превращалось из ведущего в ведомое. Аппарат мог продолжать движение на трёх ведущих в случае отказа пяти других. Перевернуть машину было невозможно. При превышении установленного крена в 30 градусов вездеход останавливался сам.

Важнейшим вопросом была температурная прочность. Ведь работать чудотехнике приходилось при перепадах от +170 днём до -150 ночью!

Раз есть луноходы, нужны и те, кто будет ими управлять. Поначалу искали даже среди трактористов. Но всё же остановились на офицерах-ракетчиках. Два экипажа (командиры Николай Ерёменко и Игорь Фёдоров, водители Геннадий Латыпов и Вячеслав Довгань, резервный водитель Василий Чубукин, операторы Валерий Сапранов и Николай Козлитин, штурманы Викентий Самаль и Константин Давидовский, бортинженеры Леонид Масензов и Альберт Кожевников) начали готовить к выполнению секретного спецзадания.

– Мы сначала думали – к полёту, – улыбается Вячеслав Георгиевич. И вспоминает, как сдавали на "луноходные" права. – Как в обычной автошколе – и змейку, и коридор между препятствиями. Но вскоре выяснилось, что водить луноход – не баранку крутить. И навыки нужны другие. Прежде всего – умение на глаз определять расстояние, обстановку, обладать хорошей оперативной и долговременной памятью. Вождение лунохода изучали на специальном "лунодроме" в Крыму. Там рыли "кратеры", накладывали камни до 3 м. Было очень непросто. Ведь определить препятствие на глаз на "Луноходе-1" можно было не дальше 7-9 м, на "Луноходе-2" – до 12 м. Водили осторожно. Но скоро и повороты в движении освоили. И даже название появилось – "небесная акробатика".

17 ноября 1970 "Луна-17" доставила на Луну "Луноход-1". Его свели по трапу офицеры командно-измерительного комплекса под Симферополем.

Первым в "водительское кресло" сел Геннадий Латыпов. Пульс – 140 ударов в минуту. Командир экипажа Ерёменко коротко приказал: "Первый – вперёд!". Машина развернулась, на экране возникло изображение…

"Луноход-1" просуществовал 11 лунных дней и ночей. Шёл только ночью. Проехал в итоге по Луне 10,5 км. "Луноход-2" был посажен на Луну 16 января 1973 года ракетой "Луна-21". Он исколесил 37 км.

– "Луноход-2" мне посчастливилось вести с посадочной платформы на поверхность Луны, – продолжает Вячеслав Довгань. – Каменные мешки, кратеры… С его помощью мы получили большую информацию, много фотопанорам, телевизионных снимков. Провели исследование механических свойств грунта, химический экспресс-анализ.

…Сейчас два триумфа советской космонавтики грустят на Луне. Первый – у Моря дождей, второй – у Моря ясности. "Луноход-1" умер своей "смертью". А со вторым продолжается связь, он все ещё посылает сигнал, хотя и не работает.

– Непременно надо их забрать! – Вячеслав Георгиевич уверен, что уникальных "лунных скитальцев" нужно вернуть для истории.

Однажды молодые офицеры, включая майора Довганя, чуть не расстались с карьерой. Спасло то, что заменить их было некем…

Приближалось 8 марта 1971 года. В центре управления работало немало женщин. У команды лунной экспедиции созрел дерзкий план поздравления. Готовились тайно. Штурман Константин Давидовский рассчитал маршрут так, чтобы луноход выписал колёсами на лунном грунте "8 МАРТА". Но на "МАРТА" энергии не хватило, ограничились восьмёркой. Цифра получилась 100-метровой! Восторг женщин, получивших красиво оформленные снимки в конце рабочего дня с подписями отчаянных парней, был непередаваем!..

Уволившись с военной службы в запас, генерал Довгань не усидел дома и включился в активную общественную работу. Сегодня бывший водитель лунохода, автор более 120 научных трудов в области военно-медицинской и космической техники, кавалер орденов Ленина, "Знак Почёта" и "Почёта" трудится на посту председателя Центрального совета Союза ветеранов Космических войск Российской Федерации.

Підготував Олексій Тригуб.

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

22 – 28 жовтня

22 жовтня 1797 р. *було здійснено перший успішний стрибок с парашутом. Його здійснив француз Ж.Гарнерен.*

22 жовтня 1922 р. *було створено КБ А.М. Туполєва.*



22 жовтня 1946 р. *народився заступник начальника Генерального штабу ЗС України (1992-1997) В.І.Самойленко.*

22 жовтня 1960 р. *народився начальник військ радіаційного, хімічного, біологічного захисту Збройних Сил України – начальник Центрального управління військ радіаційного, хімічного, біологічного захисту Головного управління оперативного забезпечення Збройних Сил України В.П.Коробка.*

22 жовтня 1966 р. *народився начальник управління воєнно-стратегічного аналізу Головного оперативного управління Генерального штабу Збройних Сил України С.П.Сокирка.*

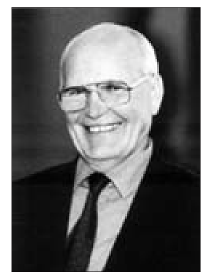
23 жовтня 1904 р. *народився маршал авіації В.О.Судец.*



23 жовтня 1905 р. *народився конструктор авіаційної і ракетної техніки М.Р.Бісноват.*

23 жовтня 1907 р. *народився маршал авіації Є.Ф.Логінов.*

23 жовтня 1917 р. *народився командувач 43-ї РА РВСП (1966-1968) М.Г.Григор'єв.*



23 жовтня 1940 р. *народився Генеральний директор Харківського авіаційного заводу А.К.М'ялиця.*

23 жовтня 1945 р. *народився військовий штурман, перший головний штурман ВПС ЗС України В.В.Чумарьов.*

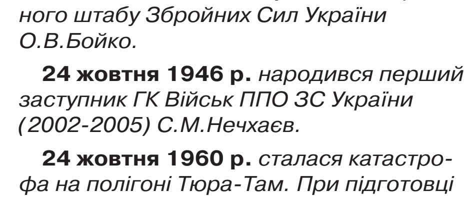


23 жовтня 1949 р. *народився Командувач Військ ППО України (1996-2000) О.О.Стеценко.*

23 жовтня 1971 р. *народився начальник мобілізаційного управління – заступник начальника Головного управління оборонного та мобілізаційного планування Генерального штабу Збройних Сил України О.В.Бойко.*

24 жовтня 1946 р. *народився перший заступник ГК Військ ППО ЗС України (2002-2005) С.М.Нечкаєв.*

24 жовтня 1960 р. *сталася катастрофа на полігоні Тюра-Там. При підготовці до першого пуску МБР Р-16 стався вибух, загинуло 92 особи, в тому числі Головнокомандувач РВСП М.І.Нєдєлін. День пам'яті ракетників.*



24 жовтня 1977 р. *вперше відбувся політ літака Іл-86.*

24 жовтня 1985 р. *встановлено світовий рекорд висоти польоту – 12010 м, Ю.Курлін на Ан-32 з двигунами АІ-20Д.*

24 жовтня 2003 р. *відбувся останній комерційний рейс літака "Конкорд" 2007.*



25 жовтня 1911 р. *народився вчений і конструктор в галузі ракетобудування, засновник КБ "Південне", двічі Герой Соціалістичної Праці М.К.Янгель.*

25 жовтня 1920 р. *народився заслужений льотчик-випробувач Амет-Хан Султан.*

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

22 – 28 жовтня

25 жовтня 1937 р. *було встановлено рекорд дальності польоту серед легких літаків, які пілотувала жінка. Його встановили на літаку АІР-12 В.С. Гризодубова та М.М. Раскова, пролетіли 1444 км (переліт Москва – Актюбінськ).*

25 жовтня 1946 р. *народився заслужений льотчик-випробувач М.Ф.Садовніков.*



25 жовтня 1957 р. *народився Міністр оборони України (2005-2007), голова парламентського комітету з питань національної безпеки і оборони України А.С.Гриценко.*

25 жовтня 1965 р. *здійснив перший політ навчально-бойовий винищувач Су-7У, Е.К.Кукушев.*

25 жовтня 2001 р. *здійснив перший політ однодвигуновий (100 к.с.) тримісний літак-амфібія А-24, створений компанією "Аеропракт" (м. Київ).*

25 жовтня 2007 р. *розпочато експлуатацію літака Аеробус А380. Він виконав авіарейс Сінгапур-Сідней.*



26 жовтня 1938 р. *народився генеральний директор НВП "Хартрон-Аркос", генеральний конструктор ВАТ "Хартрон" Ю.М.Златкін.*

26 жовтня 1945 р. *народився президент ЗАТ "Авіакомпанія "Воларе" І.П.Лікаренко.*

26 жовтня 1964 р. *вийшла постанова РМ СРСР про прийняття на озброєння рухомого ЗРК 2К11 "Круг" із ЗУР 3М8.*

26 жовтня 1992 р. *створено Міністерство транспорту України, до структури якого влилась Державна адміністрація авіаційного транспорту, перетворена в Департамент авіаційного транспорту.*

26 жовтня 2007 р. *з допомогою ракетоносія "Протон-К" було виведено на орбіту три навігаційні супутники "ГЛОНАСС-М".*

27 жовтня 1937 р. *здійснено перший успішний нічний таран. В ніч з 27 на 28 жовтня Є.Степанов в Іспанії над Барселоною на І-15 таранним ударом збив бомбардувальник SM-81 "Савойя-Маркетті".*

27 жовтня 1961 р. *пуском ракети Р-12 на полігоні Капустин Яр здійснено перший висотний (космічний) ядерний вибух.*

27 жовтня 1967 р. *було запущено супутник "Космос-186". В цей же день було встановлено світовий рекорд швидкості по замкнутому маршруту 1000 км з вантажем 2 т. Його здійснили льотчик П.М.Остапенко на літаку МіГ-25, розвинув швидкість 2920.67 км/год. Це досягнення до цих пір не перевершене.*

27 жовтня 1967 р. *відбувся перший пуск РН "Циклон".*

28 жовтня 1912 р. *народився військовий льотчик, двічі Герой Радянського Союзу А.В.Ворожейкін.*



28 жовтня 1938 р. *народився президент відкритого акціонерного товариства "Мотор Січ" В.О.Богуслаєв.*

28 жовтня 1942 р. *народився льотчик-випробувач В.М.Кондауров.*



28 жовтня 1962 р. *народився заступник командира Повітряного командування "Південь" з бойової підготовки – начальник відділу бойової підготовки В.А.Алімпієв.*

28 жовтня 1964 р. *народився начальник управління пожежної безпеки Збройних Сил України Ю.І.Єфімчук.*

28 жовтня 1969 р. *здійснив перший політ навчально-бойовий винищувач Е-155ПУ (МіГ-25ПУ), П.М.Остапенко.*

28 жовтня 1972 р. *вперше відбувся політ літака Аеробус А300.*

На грани ядерной катастрофы. 1962 год – Карибский кризис.



Началом этого кризиса явилась доставка Советским Союзом на Кубу летом и в начале осени 1962 года ракет с ядерными боеголовками и бомбардировщиков-носителей атомного оружия. Они были нацелены на города вдоль восточного побережья США, создавая опасность для 90 млн человек. Фотографии ракет и бомбардировщиков, сделанные разведывательным самолетом "U-2" в воскресенье 14 октября 1962 года, были показаны президенту Дж.Кеннеди. Он, как и его военные и гражданские советники, полагал, что действия СССР представляют угрозу для Запада. Поэтому Кеннеди санкционировал установление с 24 октября 1962 года военно-морской блокады Кубы. Была начата также подготовка к нанесению воздушных ударов и высадке морского десанта... Действия Советского Союза, Кубы и Соединенных Штатов в октябре 1962 года привели эти страны на грань войны. Тогда не было известно, насколько близко мир подошел к началу ядерного бедствия. Это неизвестно многим и сейчас... А теперь немного истории...

Кубинская революция (1953-1958 гг.)

26 июля 1953 года группа молодежи (165 чел.) во главе с Фиделем Кастро Рус совершила нападение на военные казармы Монкада в предместьях города Сантьяго-де-Куба с целью захватить оружие, передать его народу и начать широкое освободительное движение. Атака не достигла цели, многие революционеры погибли, оставшиеся в живых, в т.ч. и Ф.Кастро, были арестованы и брошены в тюрьмы. Одновременно начатая атака казарм в городе Баямо также закончилась неудачей.

Нападение на казармы стало началом вооруженной борьбы с диктатурой за восстановление ликвидированной Батистой конституции; оно вдохновило народ Кубы на революционную борьбу. В стране появилось новое организованное политическое движение, получившее название "Движение 26 июля", поставившее вопрос о вооруженной борьбе против тирании и отодвинувшее на второй план буржуазные оппозиционные партии. Ф. Кастро, как руководитель "Движения 26 июля", завоевал у народа Кубы большую популярность.

Значительную пропагандистскую, воспитательную и организаторскую работу в массах осуществляла Народно-социалистическая партия Кубы (НСП), основанная в 1925 году. В условиях нараставшего стачечного движения и массовых студенческих волнений НСП в декабре 1955 года организовала всеобщую забастовку рабочих сахарной промышленности, что способствовало деятельности подпольных революционных сил.

В результате развернувшегося по всей стране народного движения с требованием амнистии политическим заключенным Батиста накануне президентских выборов в ноябре 1954 года освободил участников штурма Монкады.

В 1955 году братья Фидель и Рауль Кастро эмигрировали в Мексику, где сформировали революционный отряд для продолжения борьбы против диктатуры. Второго декабря 1956 года на юге Кубы, в провинции Орьенте высадилась прибывшая из Мексики на моторной яхте "Гранма" группа в составе 82 кубинских революционеров во главе с Ф.Кастро. Попав под сильный обстрел правительственных войск, участники десанта понесли тяжелые потери; немногие из них пробились в горы Сьерра-Маэстра, где создали базу партизанского движения, которое расширялось за счет притока и помощи местного населения...

13 марта 1957 года революционное студенчество, руководимое Хосе Антонио Эчеверрия, осуществило нападение на президентский дворец. И хотя главная цель операции - уничтожение диктатора – не была достигнута, выступление содействовало активизации борьбы народных масс, а движение студенчества получило название "Революционный директорат имени 13 марта".

5 сентября 1957 года произошло народное выступление в городе Сьенфуэгос. Захватив морской штаб в Кайо-Локо, революционеры и восставшие моряки установили контроль над городом, народу раздали оружие. Посланные в Сьенфуэгос правительственные войска жестоко подавили восстание.

В ходе борьбы против тирании Батисты был создан национальный демократический антиимпериалистический фронт. Центром объединения всех оппозиционных сил стал район гор Сьерра-Маэстра. Ведущая роль принадлежала "Движению 26 июля" во главе с главнокомандующим Ф. Кастро (штаб в Ла-Плате). Активно поддерживали повстанцев Народно-социалистическая партия (НСП), "Революционный директорат 13 марта" и другие политические партии и течения. К повстанцам шли, пополняя их ряды, крестьяне, рабочие, представители трудовой интеллигенции, студенты.

На рубеже 1957-58 годов партизанские отряды были преобразованы в Повстанческую армию. Повстанцы развернули активные действия по освобождению страны.

В мае 1958 года Батиста начал широко разрекламированное "генеральное наступление" на Сьерра-Маэстра. Против главной партизанской базы была двинута 10-тысячная армия с самолетами, танками, артиллерией. Завязались длительные, тяжелые бои... В конце июля в трехдневном бою у Санто-Доминго повстанцы разгромили наиболее мощную вражескую группировку, перешли в контрнаступление и очистили район Сьерра-Маэстра от войск противника.

Вторая половина 1958 года ознаменовалась переходом к новому этапу освободительного движения на Кубе. В конце августа две повстанческие колонны под командованием майоров Камило Сьенфуэгоса и Эрнесто Че Гевары, выйдя из горных районов Сьерра-Маэстра, развернули наступление в западных районах страны. К наступавшим войскам присоединились вооруженные отряды "Революционного директората им. 13 марта", Народно-социалистической партии и других антиправительственных движений, что позволило объединить усилия и ускорить ход военных операций в этом районе. 29 декабря 1958 года начались бои за столицу провинции Санта-Клара.

В первый же день напряженных боев за Санта-Клару повстанцы захватили бронепоезд противника со всем вооружением и боеприпасами. 1 января 1959 года капитулировал последний гарнизон в казармах "Леонсио Видаль". В этот же день войска, наступившие под командованием Фиделя и Рауля Кастро, заняли столицу восточной провинции – г. Сантьяго...

Судьба тирании была предрешена. Еще накануне, в ночь под Новый год, диктатор Батиста спешно покинул страну. Силы местной реакции подготовили свою кандидатуру на место Батисты. Однако всеобщая народная забастовка, начатая по призыву командования Повстанческой армии и НСП, сорвала этот план.

2 января 1959 года в Гавану вошли части Камило Сьенфуэгоса и Че Гевары. Было сформировано временное правительство, которое вначале возглавляли представители либеральной буржуазии. Однако оно не имело в руках реальной власти и под давлением революционных сил было вынужденно уйти в отставку. В феврале 1959 года революционное правительство возглавил Ф.Кастро. Президентом страны был назначен О.Дортикос Торрадо.

Победившая революция на Кубе встретила ожесточенное сопротивление внешних и внутренних реакционных сил. Уже в марте 1959 года президент США Д.Эйзенхауэр поставил перед ЦРУ задачу свержения нового кубинского режима. В 1959 году США инспирировали несколько контрреволюционных заговоров, в т.ч. мятеж под руководством У.Матоса в провинции Камагуэй.

В начале 1961 года Соединенные Штаты разорвали дипломатические отношения с Кубой, объявили ей экономическую блокаду, развернули подготовку к военной интервенции. США полностью прекратили закупки кубинского сахара и отказались снабжать Кубу нефтью и нефтепродуктами, а в апреле 1961 года организовали вооруженное нападение кубинских контрреволюционеров в районе Плайя-Хирон.

Плайя-Хирон. Поддержка революционной Кубы со стороны Советского Союза

Важную роль в преодолении последствий экономической блокады и в победе над силами контрреволюции сыграла поддержка Кубы со стороны Советского Союза. СССР признал революционное правительство Кубы 10 января 1959 года. В феврале 1960 года были подписаны советско-кубинское торговое соглашение и соглашение о предоставлении Кубе советского кредита на суму 100 млн долларов. СССР стал поставлять на Кубу нефть, промышленное оборудование и машины, продовольствие, военную технику и оружие, закупать кубинский сахар.

Советско-кубинское военное сотрудничество началось после событий 4 марта 1960 года, когда на рейде порта Гаваны был взорван французский теплоход "Ле Кувр", доставивший боеприпасы, приобретённые в Бельгии. Все попытки кубинского правительства закупить вооружение в западных странах блокировались США.

Вопрос о военном сотрудничестве с Кубой был решен на Пленуме ЦК КПСС. В июле 1960 года в результате визита министра Революционных Вооруженных Сил Республики Куба Рауля Кастро, было подписано коммюнике, в котором определялись долгосрочные обязательства СССР в отношении Кубы. На Кубе началось поставки военной техники из резервов, сохранившихся со времен Второй мировой войны.

В 1961 году на Кубу были поставлены советские танки Т-34 и ИС-2М, самоходные артиллерийские установки САУ-100, бронетранспортеры БТР-152, артиллерийские орудия и минометы, боевые машины БМ-13 ("Катюша"), зенитно-артиллерийские системы, сторожевые корабли и катера, а также сотни вагонов боеприпасов. Все это значительно усилило боевой потенциал и обороноспособность Революционных Вооруженных Сил (РВС) Республики Куба...

Далі буде.

Ігор Чичкань.
Людмила Кошелєва.
Матеріал до друку підготував Володимир Алексєєв.

ОСВІТНІ ПРОЕКТИ

“Клас майбутнього” від Samsung розкриє потенціал українських школярів

Компанія “Samsung Electronics Україна” оголошує про старт шостого сезону загальнонаціонального освітнього проекту “Samsung назустріч знанням”, який є частиною глобальної програми “Samsung. Hope for Children”. Програма покликана привернути увагу громадськості до соціально значущих проблем та надати реальну допомогу в сфері освіти та охорони здоров’я дітей.

Програма “Samsung назустріч знанням” пройде з 1 вересня по 29 листопада 2012 року за партнерської підтримки компаній Microsoft і ВМС ТЕХНО. Проект впроваджується спільно з Інститутом інноваційних технологій і змісту освіти. У цьому році школа-переможець отримає в своє розпорядження унікальний “Клас майбутнього”, до складу якого увійдуть інтерактивна дошка, ноутбук для вчителя, 30 ноутбуків для учнів та багатофункціональний пристрій. “Клас майбутнього” від Samsung буде додатково оснащений спеціальним програмним забезпеченням та підключений до Інтернету.

Взяти участь у конкурсі можуть учителі та учні всіх середніх шкіл України. Для цього на першому етапі проекту від кожної школи знадобиться невелике есе (до 500 слів) на тему “Інноваційні технології – краще життя”, написане учнем. Зміст есе має розкривати суть того, як інноваційні технології спрощують життя, оптимізують процес навчання, відкривають абсолютну свободу для творчості та самореалізації.

За результатами першого етапу, який пройде з 1 вересня по 29 жовтня 2012 року, будуть відібрано дві найкращі роботи. Переможців першого етапу визначить експертне журі, що складається з представників компанії “Samsung Electronics Україна”, компаній-партнерів та представників ЗМІ.

На другому етапі школи-переможці першого етапу отримають від організаторів цифрові мультимедійні лабораторії Samsung – телевізор, два ноутбуки, два планшети і дві цифрові фотокамери. За допомогою цифрових мультимедійних лабораторій Samsung команди шкіл підготують презентації соціально орієнтованих проектів із застосуванням інноваційних продуктів або технологій, які демонструють прикладне використання інновацій в освіті та житті суспільства. Другий етап проекту триватиме з 13 по 28 листопада 2012 року. Школа, яка перемогла в другому турі проекту, отримає унікальний “Клас майбутнього”.

При виборі кращого проекту журі буде враховувати два основні критерії: творчий підхід до використання інформаційних технологій для удосконалення процесу навчання і значимість ідеї в аспекті підвищення якості освіти та розвитку суспільства.

Есе потрібно надіслати організаторам конкурсу не пізніше 29 жовтня 2012 року, скориставшись електронною формою на офіційному сайті проекту http://education.samsung.ua або поштою: 01001, м. Київ, а/я “Назустріч знанням”. Отримати більш детальну інформацію про програму “Samsung назустріч знанням”, її правила і результати минулих років, а також подати заявку на участь у конкурсі школярі та вчителі зможуть на офіційному сайті проекту. Для акції діє спеціальна гаряча лінія підтримки: 0-800-502-00-00 (всі дзвінки зі стаціонарних телефонів в межах України безкоштовні).

Призовий фонд проекту:

• Дві цифрові медіалабораторії Samsung: телевізор Samsung UE40ES6307, два ноутбуки Samsung NP300v5a-S0URU, два планшети Samsung Galaxy Tab 2 10.1, дві цифрові фотокамери Samsung EC-WB150FBPBRU.

• “Клас майбутнього” від Samsung: інтерактивна дошка Samsung LH65TCQ, ноутбук Samsung Slate PC XE700T1A-A01RU для вчителя, 30 ноутбуків Samsung NP300v5a-S0URU для учнів, багатофункціональний пристрій Samsung SCX-3405.

СВІТ ВИНАХОДІВ

Тато-винахідник змайстрував найшвидший візочок в світі

Британець Колін Ферз приладнав до візочка свого 1-місячного сина потужний двигун від мотоцикла, і тепер він може розганятися аж до 80 кілометрів на годину.



Дитячий транспорт оснащений акселератором та гальмами. 33-річний тато-каскадер керує візочком, у якому лежить його маленький Джейк, стоячи на спеціальній платформі на коліщатах.

Про це пише The Sun.

Металевий візочок має корзину для покупок і навіть тримач для напоїв на боці.

“Кермувати ним трохи лячно, але я ловлю стільки заздрісних поглядів мамусь і татусів, надто коли вони пхають своїх малят в гору”, – говорить Ферз.

Чоловік чесно зізнається, на високій швидкості його конструкція стає доволі нестійкою та може перекинутися на нерівній дорозі. Тому із Джейком у візку він поки дуже не розганявся.

“Сподіваюся, що одного дня я зможу взяти в ньому Джейка на справжній виїзд, але я не певен, що моя подруга Шарлотта буде від цього дуже щаслива!”, – каже він.

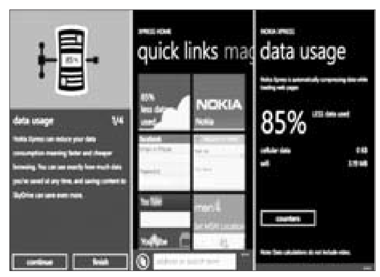
Власне, метою Ферза було не стільки зробити веселішими прогулянки з дитям, скільки завоювати титул рекордсмена Книги рекордів Гіннесса.

“Для рекорду мені потрібно було розігнатися принаймні до 30 миль на годину, а мені вдалося досягти значно кращого результату, і це фантастично”, – тішиться він.

Зазначимо, ім’я Ферза уже записане до Книги рекордів Гіннесса, причому двічі. Він є “автором” найбільшого в світі багаття, а ще творцем найдовшого в світі мотоциклу, пише англомовна Вікіпедія.

НОВИНИ СОФТУ

Nokia Xpress: швидкий і економний браузер для смартфонів Lumia



Фінська компанія Nokia випустила новий інтернет-оглядач для смартфонів сімейства Lumia, що працюють під управлінням мобільної операційної системи Windows Phone. За словами розробників, браузер Nokia Xpress може похвалитися високою швидкістю завантаження даних, а також скороченням обсягу споживаного трафіку до 90%.

Мобільний оглядач не тільки зменшить щомісячні рахунки за витрачений трафік, але і продовжить час автономної роботи смартфона. Додаткові функції браузера Nokia Xpress:

збереження сайтів з RSS-каналами в браузері з можливістю подальшого перегляду статей у вигляді журнальних колонок;

збереження сторінок для подальшого перегляду в режимі офф-лайн;

збереження відеороликів в SkyDrive;

при натисканні на слово можна здійснити його пошук на сторінках Wikipedia, Bing або на сервісі відеохостингу YouTube;

переклад сторінок на одну з 10 підтримуваних мов.

Крім того, користувачеві доступний докладний звіт про кількість витраченого трафіку в браузері та інші відомості, які можна вивести на екран у вигляді “живої плитки”. В даний час браузер Nokia Xpress доступний для завантаження в Nokia Beta Labs.

СУПЕРПОЛІЦЕЙСЬКИЙ

У США з’являться віддалено керовані роботи-поліцейські

Вчені підрозділи Discovery Lab Міжнародного університету Флориди за підтримки американського Резерву ВМС працюють над створенням дистанційно керованих роботів телеприсутності. Передбачається, що керувати такими машинами стануть колишні офіцери поліції, які вийшли на пенсію по інвалідності, і ветерани військової служби. У якомусь сенсі це будуть аналоги Робокопа з однойменного фантастичного бойовика.



Зрозуміло, що на поточний момент вони не зможуть стати суперполіцейськими на зразок того ж Робокопа, в коло обов’язків роботів будуть входити набагато більш прості завдання. Віддалено керовані колісні роботи стануть патрулювати певні території, в тому числі ядерні об’єкти, або виписувати штрафи водіям, які паркують машини у невстановлених місцях. Власне, технічні можливості для виконання всіх цих завдань вже є, тому авторів проекту більше цікавить зовнішній вигляд цих роботів.

З одного боку, машина повинна виглядати досить переконливо, щоб пересічний громадянин не забував, що насправді з ним розмовляє не бездушний механізм, а повноправний співробітник правоохоронних органів. З іншого боку, і лякаючим цей робот теж бути не може, щоб, наприклад, трирічна дитина, яка загубила батьків і заблукала, могла підійти до “Робокопа” і попросити його знайти маму.

Тому студенти і викладачі в Discovery Lab не кваплятьcя із завершенням роботи над проектом, а за основу взято модель військового колісного робота IHMC, за замовленням агентства DARPA при бюджеті на $2 млн. Цей робот-патрульний обладнаний двосторонньою системою аудіо– і відеозв’язку. Віддалено керовані багатофункціональні машини вже широко застосовуються у військовій та медичній сферах, тому використання роботів для охорони правопорядку представляється наступним логічним кроком.

РЕАЛІЇ РИНКУ

Один з десяти смартфонів у США повертається до продавця

Завдяки новому дослідженню, проведеному NPD Group, вдалося з’ясувати, що в минулому році один з десяти смартфонів, придбаних в США, повертався до продавця. Основною причиною повернення пристроїв стали різного роду дефекти – саме через це смартфони стали електронними апаратами, які повертають найчастіше.

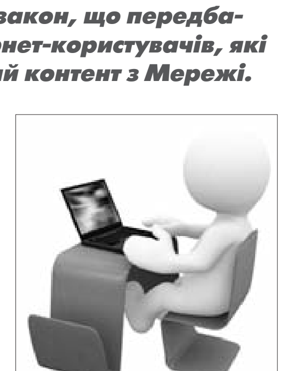
Близько 60% таких людей сказали, що при заміні вибирали смартфони тієї ж марки або моделі, що і були у них. У підсумку дослідникам вдалося з’ясувати, що приблизно 18 мільйонів американців в минулому році повертали електронні продукти, і лише близько половини з них сказали, що повернення можна було якимось чином запобігти. Серед найбільш часто згадуваних заходів запобігання повернення – нормальна гарантія, більш якісна підтримка клієнтів після придбання продукту і більш виразні пояснення продавців у магазинах.

NPD Group заявила, що за результатами дослідження, нові особливості смартфонів на зразок сенсорних екранів роблять їх більш складними, через що настройка і використання таких пристроїв для деяких людей стають непростою справою. За словами Бена Арнольда (Ben Arnold), директора з галузевого аналізу NPD, розуміння того, як користуватися тим чи іншим пристроєм, могло б сильно спростити життя як покупцям, так і продавцям.

БОРОТЬБА З ПІРАТСТВОМ

У Японії набув чинності закон, що передбачає покарання за завантаження піратського контенту

В Японії набув чинності закон, що передбачає покарання для інтернет-користувачів, які завантажують піратський контент з Мережі.



Згідно з текстом документа, людина, що скачала неліцензійний контент з Інтернету і усвідомлює, що тим самим порушує інтереси правовласника, може бути засуджена судом до тюремного ув’язнення строком до двох років і штрафу в розмірі двох мільйонів ієн (близько 25,5 тисяч доларів). Крім того, зараз розглядається можливість введення закону, за яким за поширення неліцензійного контенту піратам буде загрожувати до 10 років позбавлення волі і до 10 мільйонів ієн штрафу (близько 128 тисяч доларів).

Нагадаємо, що сам закон був прийнятий ще в червні цього року. Незабаром після його ратифікації місцеві хакерські угруповання провели серію DDoS-атак на урядові сайти Японії, включаючи офіційний ресурс Верховного суду, Японського товариства захисту авторських прав та кількох політичних партій.

Інтернет-піратство було оголошено в Японії поза законом ще в 2010 році, однак досі законодавчий орган країни не приймав жодних документів, що позначають суму штрафу або інше покарання за скачування піратського контенту. Тим часом, японці все з більшим задоволенням безкоштовно завантажують на свої смартфони безкоштовну музику і відео з Інтернету.

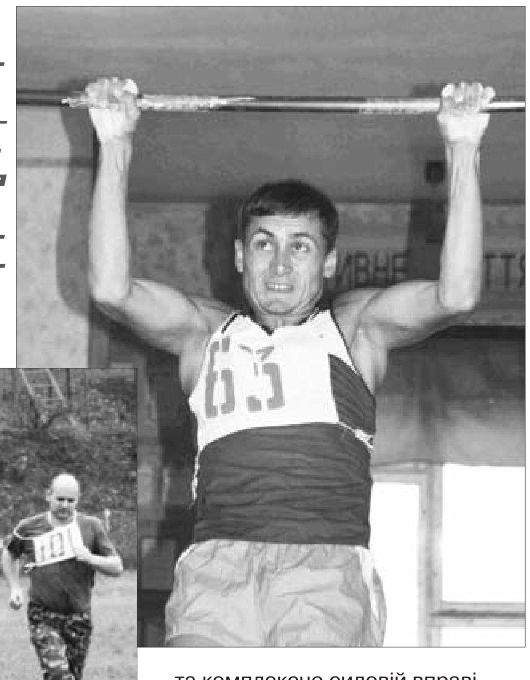
Сторінку підготував Сергій Фурдик.

КОНКУРС

Кращі спортсмени Повітряних Сил



На базі 38-го Об’єднаного навчального центру відбувся заключний – третій етап конкурсу на визначення кращого спортсмена серед особового складу Повітряних Сил Збройних Сил України.



В першому етапі змагань брали участь всі підрозділи військових частин виду. Військовослужбовці продемонстрували свій фізичний вишкіл під час загально-контрольної вправи на смузі перешкод та у бігу на 100 метрів і 1 та 3 кілометри. Також перевірялась кількість підтягувань чоловіками, а жінками комплексно силова вправа. Під час другого етапу визначалися кращі спортсмени – військовослужбовці повітряних командувань, частин безпосереднього підпорядкування Командування ПС ЗС України та Харківського університету Повітряних Сил.

В фінальних змаганнях за звання кращого боролися 35 військовослужбовців. Було сформовано три окремі групи - офіцери, контрактники та військовослужбовці-жінки.

Конкурс розпочався святковим шикуванням та мітингом, під час якого до його учасників звернулися голова комісії – начальник фізичної підготовки і спорту – начальник служби управління бойової підготовки Командування Повітряних Сил Збройних Сил України полковник Володимир Білуха та начальник 38-го





Об’єднаного навчального центру полковник В’ячеслав Хлоп’ячий.

– Цей захід, – зазначив полковник Володимир Білуха, – проводиться з метою підвищення рівня фізичної підготовленості військовослужбовців та залучення їх до регулярних занять спортом. Також сприяє вихованню морально-вольових та психологічних якостей, необхідних у військово-професійній діяльності. Тільки фізично витривалий військовослужбовець спроможний виконувати бойове завдання відповідно до своїх обов’язків.

Згодом, безпосередньо під час конкурсу, військовослужбовці змагалися у бігу на 100 метрів, 1 та 3 кілометри, підтягуванні та комплексно силовій вправі.

За результатами фінальних змагань переможцями стали серед офіцерів старший лейтенант С. Чеканов, серед військовослужбовців-контрактників – молодший сержант О.Мерзлікін, а старший солдат О.Петрова здобула звання кращої спортсменки у Повітряних Силах.

Варто зазначити, що у Повітряних Силах триває 20-й огляд на кращу організацію фізичної підготовки та спортивно-масової роботи за участю особового складу 14 військових частин виду.

Руслан Лінник.

МІЖНАРОДНИЙ ТУРНІР

В пам’ять унікального бомбера

У Чернігові відбувся третій міжнародний турнір з волейболу на Кубок почесного громадянина міста, двічі Героя Радянського Союзу, генерал-лейтенанта авіації Олександра Гнатовича Молодчого.



Волейбольні змагання на його честь стають все більш популярними серед команд юніорів професійно-технічних навчальних закладів обласного центру та ліцею з посиленою військово-спортивною підготовкою і стали вже традиційними. Розширюється й географія його учасників. Цього року турнір набув статусу міжнародного, і конкуренцію чернігівським волейболістам склали наші сусіди з Білорусії – команда Гомельського залізничного коледжу.

Змагання з волейболу проходили за підтримки Благодійного фонду імені двічі Героя Радянського Союзу Олександра Молодчого. Почесний президент фонду, депутат Чернігівської міськради Олександр Шкурат побажав його учасникам олімпійського здоров’я та виховувати себе в дусі дідів і прадідів, які в роки війни, не шкодуючи життя, боронили нашу Вітчизну.

Під звучання гімнів країн команд-учасниць і розпочалися спортивні баталії. Три дні не вщухав дзвінкий стук волейбольних м’ячів в спортивному залі Чернігівської обласної дитячо-юнацької спортивної школи. Всі, без винятку, зустрічі пройшли в запеклій та видовищній боротьбі.

Білоруські юнаки показали гру високого рівня. В фіналі вони обіграли команду Чернігівського юридичного коледжу і стали переможцями турніру.



Третє місце здобули студенти-волейболісти Чернігівського вищого професійного училища.

Переможці отримали Кубок, золоті медалі, дипломи, спортивну форму із символікою Благодійного фонду імені О. Молодчого, цінні подарунки та пам’ятні сувеніри.

- Цей турнір - одна з небагатьох можливостей молоді заявити про себе, показати свою майстерність та підтримати дружні стосунки наших братерських народів. Крім того, ми багато дізналися про героїчного льотчика Олександра Молодчого, під час Великої Вітчизняної війни у 22 роки став першим серед живих, кого під час війни нагородили другою Золотою Зіркою, - поділився враженнями тренер білоруських волейболістів Андрій Коробаньов.

Олександр Шкурат розповів, що на наступні змагання організатори планують запросити молодіжні команди не тільки з білоруського Гомеля, а й сусіднього російського Брянська та команди з міст-побратимів Чернігова - польського Тарнобжега та німецького Меммінгена.

Довідка:

За чотири роки війни Олександр Молодчий здійснив 311 бойових вильотів, з них – 273 нічних, провів у пекельному небі війни 1300 годин (загальна протяжність маршрутів польотів - понад 600 тисяч кілометрів – а це 15 обертів навколо земної кулі!), скинув на ворога понад 4 тис. бомб загальною вагою більше 500 тонн. Таким виявився його внесок у Перемогу.

В жовтні 1941 року, коли велися запеклі бої за Москву, для уповільнення наступу ворога О.Молодчий літав у глибокі тили ворога – Вітебськ, Каунас, Калінін, Могильов. Іноді двічі за ніч піднімав він свій літак, аби скинути смертоносний вантаж на військові об’єкти окупантів. В цей найважчий період війни О.Молодчому за зразкове виконання бойового завдання було присвоєне почесне звання Героя Радянського Союзу.

Знаменним для О.Молодчого став день у ніч з 26 на 27 серпня 1942 року. Саме тоді, у надзвичайно складних метеорологічних умовах, екіпаж, керований О.Молодчим першим провів атаку на столицю третього рейху, завдавши потужного бомбового удару по Берліну. Саме за цей серпневий політ О.Молодчому було присвоєно високе звання двічі Героя Радянського Союзу.

У Чернігові, в якому понад 30 років після виходу у відставку він прожив та “Почесним громадянином” якого був, – ім’ям Молодчого названа одна з вулиць міста.

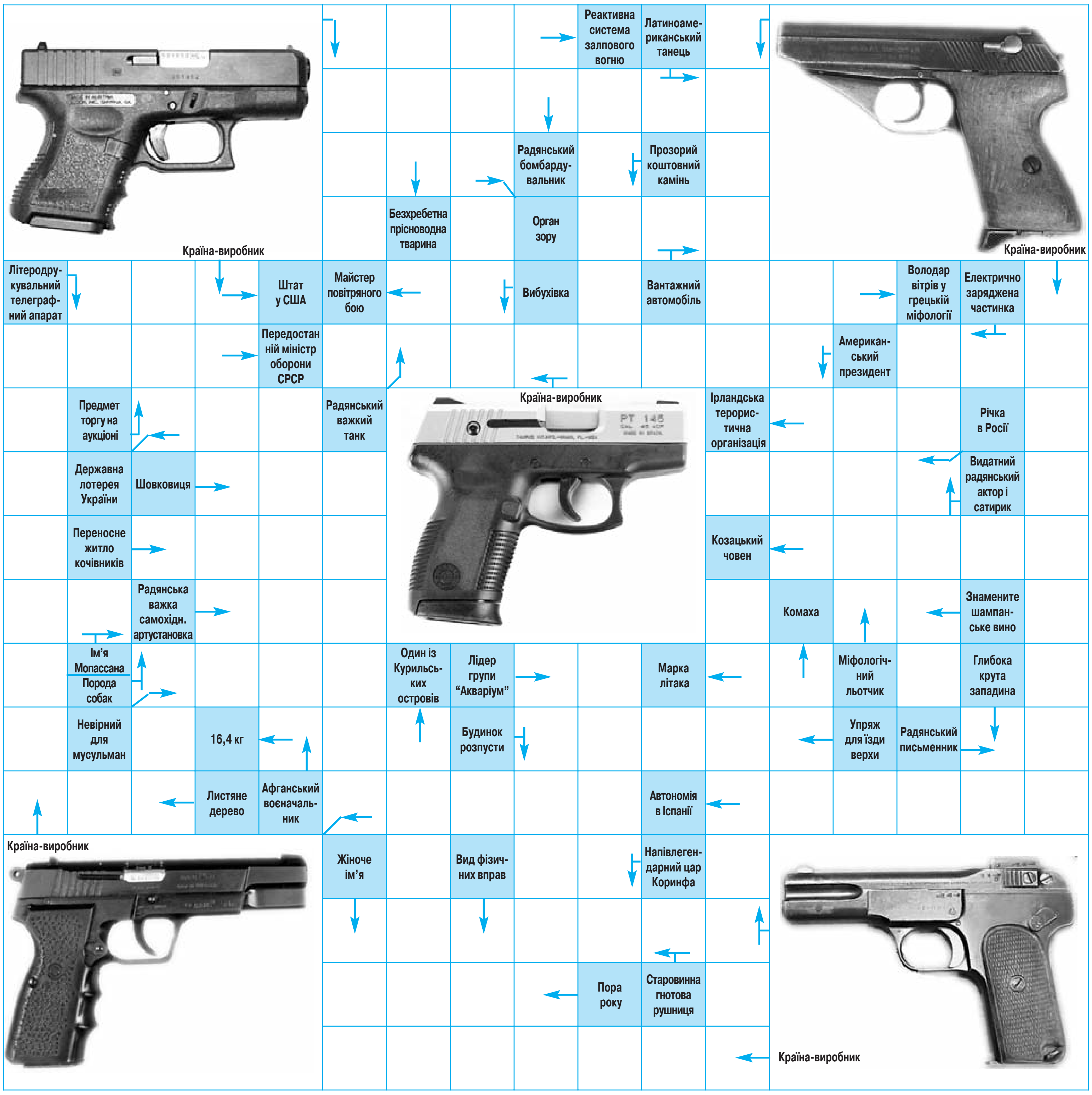
Вадим Мисник.
м.Чернігів.

ЗАСНОВНИК:
МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається з 27.08.1999 р.
ВІДДРУКОВАНО У
ТОВ “Прес Корпорейшн Лімітед”.
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А,
тел. (0432) 55-63-97

Рукописи не рецензуються і не повертаються. Редакція може публікувати матеріали в порядку обговорення, не поділяючи точки зору авторів. Автор несе персональну відповідальність за достовірність фактів.
Листування з авторами ведеться лише на сторінках газети. При передруку посилання на "Крила України" обов’язкове.

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця,
вул. Червоноармійська, 105
тел: 067-587-02-96,
0432-59-62-26,
факс: 0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

Дизайн та верстка:
С. Клименко, Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Уретій.
Черговий по номеру: Ю. Ігнат.
Перший редактор
Сергій Свенцицький.
Тир. 3400 (на місяць) Зам. № 122238.
ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР
М. ПОПЛАВСЬКИЙ



ВІДПОВІДІ НА СКАНВОРД В № 41



СУДОКУ

4				8	6		9	
	9	8	4			3		5
7					1		2	
3		1		4		7		8
	5		8					1
9		7			5	2	8	
	2		7	3				6

АВТОДРОМ

У Кореї показали нове покоління Kia Cerato



Те, що останнім часом Kia суттєво підвищила рейтинги на світовому авторинку, відомо усім. Її моделі стильні за дизайном, при чому це стосується й інтер'єру салона, мають доволі технологічне устаткування, та й якість складання авто, рівно, як і надійність, помітно зросла.

Удома, у Південній Кореї, де офіційно показали новинку, вона називається К3, у США й Канаді її знатимуть як Forte, а в інших країнах, у тому числі й в Україні – Cerato. Та як би не називалася ця модель, ми повинні визнати, що новий корпоративний дизайн Kia до лиця. З'явилися нові, не доступні раніше, технології: паркувальний асистент, світлодіодні фари головного світла й нове покоління телематики UVO, яка дозволяє контролювати машину через смартфон або інші "розумні" пристрої.

Порівнюючи з минулим поколінням, новинка стала довшою на 3 сантиметри, ширшою на 0,5 і нижчою на 2,5 сантиметри. Її довжина - 4560 мм, ширина - 1780 мм, висота - 1435 мм, колісна база - 2700 мм.

Поки що невідомо, де і якими силовими установками комплектуватиметься авто, та на батьківщині базовим двигуном для Cerato став 140-сильний 1,6-літровий агрегат на 167 Нм із середньою витратою 7,1 л/100 км. У продаж седан надійде на початку наступного року. Дещо пізніше з'явиться п'ятидверний хетчбек та купе. Однак чи з'явиться Cerato нового покоління в Україні, поки не відомо, адже тут так само успішно продаються Cee'd, Pro Cee'd та Cerato Coup.

Підготував Сергій Клименко.
"Крила України".

ЦІКАВО

Оголошено переможця "Букера 2012"

Лауреатом цьогорічної букерівської премії, як повідомляє Українська правда, стала Гіларі Ментел. Вона отримала престижну нагороду за роман Bring up the Bodies ("Внесіть тіла").

Гіларі Ментел вже отримала "Букера" в 2009 році за свій роман про Томаса Кромвеля "Вовчий зал" (Wolf Hall), роман-переможець цього року є продовженням "Вовчого залу".

Ментел стала третім в історії премії автором, кому вдавалось отримувати нагороду двічі, але вона першою отримала премію за сиквел (художній твір, який продовжує сюжет іншого відомого художнього твору) і першою, хто отримав перемогу після такої короткої перерви. Сам роман журі Букерівської премії називають "одним з найбільших досягнень сучасної літератури".

Але ще має бути третя книжка у запланованій трилогії про Томаса Кромвеля, тож історія нагородження Ментел може мати продовження.

"Мабуть, найбільше можна заздрити не переможцеві, хоч вона точно заслужила цю нагороду, але тим читачам, які ще починають читати Bring Up the Bodies. Вони щойно теж виграли приз", – додає журі премії.

Букерівська премія вручається з 1969 року.

Кожен з учасників короткого списку отримають нагороду у 2,500 британських фунтів, а володар премії 2012 року – 50 000 британських фунтів.

На премію можуть претендувати письменники з країн - членів Співдружності націй, а також громадяни Ірландії і Зімбабве.

Крім того, раз на два роки вручається міжнародний "Букер".

Минулого року лауреатом британської премії став Джуліан Барнс, який отримав перемогу з романом "Передчуття кінця".

8-річний дніпропетровець потрапив до Книги рекордів України

8-річний дніпропетровець Денис Гаркуша потрапив до "Книги рекордів України".



Як пише Сегодня, у номінації "Мистецтво" його визнали найбільш юним викладачем орігамі. За один раз він провів урок для 1,5 тисячі осіб.

Складати фігурки з паперу Денис почав, коли йому було 2 роки, а вчителем став, коли пішов до школи.

"Він подарував учительці паперові квіти, зроблені в техніці орігамі. Та, у свою чергу, запропонувала показати іншим дітям, як це робиться. Тепер Денис дає майстер-класи для студентів та викладачів в ДНУ ім. О. Гончара. А нещодавно на фестивалі японської культури давав майстер-клас для 1500 осіб", - з гордістю каже мама хлопчика Яна Гаркуша.

За її словами, син уже вміє робити більше 300 різних фігурок.

"Як робити орігамі, я не тримаю в секреті, - міркує Денис. - Це як історія про талан: якщо його закопати і ні з ким не ділитися, то він пропаде".